

CFF Cargo en 2004.



Extrait du rapport de gestion des CFF.

Sommaire.

Avant-propos	
CFF Cargo crée un marché compétitif en faveur de ses clients	8
Organigrammes	10
CFF Cargo en 2004	
Implantation réussie en Allemagne et en Italie, résultats records en trafic intérieur	12
Chronique annuelle 2004	20
Rapport financier	22
Participations	24
Chiffres de référence	25







RAIL4CHEM

cargo

322 GT Ffs Cargo



wascosa

CFF Cargo crée un marché compétitif en faveur de ses clients.

L'entrée consolidée sur le marché italien et allemand a permis à CFF Cargo de créer un marché compétitif en faveur des clients du trafic ferroviaire de marchandises sur le transit Nord-Sud. A l'heure actuelle, CFF Cargo est la seule entreprise ferroviaire à offrir aux clients sa propre production transfrontalière sur ce grand axe. Le secteur des transports, les opérateurs ainsi que les expéditeurs peuvent ainsi pour la première fois confier leurs mandats à une entreprise ferroviaire qui assume l'entière responsabilité pour les allers-retours entre l'Allemagne et l'Italie en transit par la Suisse. Avec l'introduction de ce nouveau produit, CFF Cargo a conclu volontairement les premiers accords en matière de ponctualité et donc de pénalités définies. Grâce à ce nouveau modèle d'entreprise transfrontalier, CFF Cargo met fin à la tradition plus que centenaire de partage des responsabilités entre les compagnies ferroviaires nationales, et ouvre au transport ferroviaire européen de marchandises l'accès à une production moderne.

Ce nouveau modèle d'entreprise est le fruit d'une orientation résolue vers l'activité principale, mais aussi d'années de préparation et d'un investissement de quelque 500 millions de francs suisses dans des locomotives. Il s'appuie sur une stratégie focalisée systématiquement sur la production du transport ferroviaire des marchandises. La prétention à des prestations logistiques globales a été rejetée, libérant ainsi des capacités concentrées par la suite sur la production ferroviaire transfrontalière et les défis qui en découlent. Simultanément, nous sommes parvenus à transférer la production du transport de marchandises encore axée sur les trains individuels, dans un système basé sur une logique industrielle. L'objectif de la nouvelle production ainsi créée était d'optimiser l'ensemble des ressources utilisées et d'établir une base plus favorable à l'accroissement de la ponctualité et de la fiabilité.

En 18 mois, CFF Cargo a vu ses parts de marché passer de 100 à 70% sur l'ancien parcours du Gothard, dont elle détenait le monopole. Parallèlement, les entreprises concurrentes développaient leur trafic via le Simplon. CFF Cargo a cependant achevé l'installation de la production en Allemagne et en Italie le 12 décembre 2004

par une percée spectaculaire: le nombre de trains circulant en Allemagne a quadruplé, respectivement quintuplé en Italie. La part du marché détenue par CFF Cargo sur les trains transitant au sud de Mannheim s'élève déjà à quelque 34 %. Sur les trajets au sud de la frontière italo-suisse, elle est de l'ordre de 25 %.

Parallèlement à l'aménagement de l'axe Nord-Sud, CFF Cargo a su concrétiser le projet «Nouveau trafic par wagons isolés» (projet NWLV) et réduire les coûts associés. Nous avons acquis de nouveaux clients et su profiter des chances offertes tant dans le secteur florissant des travaux publics et de la construction de tunnels que dans l'industrie sucrière qui a enregistré une année record. C'est ainsi que nous avons atteint des résultats exceptionnels également dans le domaine du trafic intérieur suisse.

En même temps, CFF Cargo a enregistré un résultat financier 2004 permettant de tableer sur des résultats positifs pour l'année 2005. Après quelque 25 ans de résultats négatifs enregistrés dans le trafic marchandises des CFF, il nous est désormais possible de réaliser un bénéfice. C'est le premier pas vers une rémunération du capital propre et un financement de la croissance visée.

CFF Cargo doit ce succès à ses clients, fidèles et nouveaux, et à ses collaborateurs motivés. Nos clients disposés à exploiter les chances de la concurrence intramodale ainsi que nos employés qui ont fait preuve d'un grand dévouement, ont contribué à la réussite de ce nouveau modèle. La Direction générale se joint au Conseil d'administration pour remercier nos clients de la confiance qu'ils nous témoignent et nos collaborateurs de leur engagement remarquable.

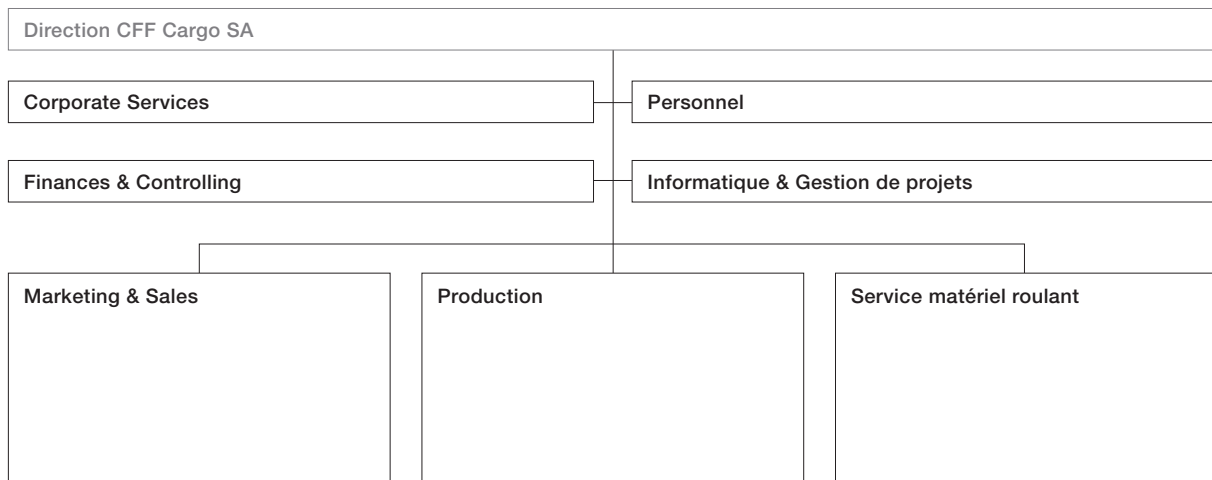


Benedikt Weibel
Président du Conseil d'administration



Daniel Nordmann
Délégué du Conseil d'administration

Organigrammes.



La Direction générale de CFF Cargo SA.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]

[1] Daniel Nordmann (1955, CH)

Directeur de CFF Cargo, psychologue dipl. HAP (Ecole supérieure de psychologie appliquée). Aux CFF depuis 1998, d'abord comme responsable du Service central du personnel.

[2] Nicolas Perrin (1959, CH)

Directeur-adjoint de CFF Cargo, responsable Production, ing. civ. dipl. EPF. Aux CFF depuis 1987, notamment comme collaborateur personnel du président de la direction générale et délégué-adjoint pour Rail 2000.

[3] Paul Wittenbrink (1964, D)

Responsable Marketing & Sales, Dr rer. pol. Il a d'abord occupé, chez DB Cargo AG, les fonctions de responsable des ventes de biens de consommation et de produits agricoles, de responsable Gestion de projets et d'efficacité, ainsi que de responsable du secteur Trafic combiné.

[4] Christoph Rütimann (1964, CH)

Responsable du Service matériel roulant, ing. dipl. ES. Il a d'abord occupé des fonctions dirigeantes chez ABB, Daimler Benz et Daimler Chrysler, dans les secteurs de l'engineering, du support et de la maintenance.

[5] Daniel Eigenmann (1958, CH)

Responsable du personnel, professeur d'éducation physique et sportive dipl. féd., activité d'enseignant jusqu'en 1986, il a ensuite occupé la fonction de responsable du personnel chez UBS jusqu'en 1999 et chez Privat Bank Schweiz jusqu'en 2003.

[6] Peter Meier (1954, CH)

Responsable Finances & Controlling, lic. oec. publ. et expert-comptable dipl. D'abord CFO chez Mondial Assistance, Assurance voyage Elvia dont le siège est à Zurich et Paris.

[7] Martin Rühl (1958, D)

Responsable Informatique & Gestion de projets, scientifique dipl. en sciences naturelles et informaticien d'exploitation. D'abord chez Transport-, Informatik- und Logistik-Consult GmbH (filiale de la Deutsche Bahn), notamment comme directeur de la succursale de Vienne.

[8] Adrian Keller (1966, CH)

Responsable Corporate Services, avocat lic. iur. Chez CFF Cargo depuis 2001, d'abord comme responsable du service juridique, puis comme responsable Business Development.

CFF Cargo: Implantation réussie en Allemagne et en Italie.

- Perte de l'exercice ramenée à –2,8 millions de francs.
- Prestations de transport en hausse de 1,8 pour cent, à 10,12 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Résultat record en trafic intérieur: progression de 13,2 pour cent, à 2,72 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Prestations de transport multipliées par quatre en Allemagne et cinq en Italie avec le changement d'horaire du 12 décembre 2004.

La tendance se confirme: CFF Cargo a de nouveau fortement réduit sa perte, réussissant à clôturer l'exercice 2004 sur un déficit de 2,8 millions de francs (33,1 millions en 2003). Les prestations de transport ont légèrement progressé par rapport à 2003 (+1,8%) et atteint un total de 10,12 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Les pertes essuyées dans le trafic de transit au profit de la concurrence ont pu être amplement compensées par l'obtention d'un résultat record en trafic intérieur (+13,2 pour cent) et par la belle expansion à l'étranger. CFF Cargo a multiplié par quatre le nombre de ses trains marchandises en Allemagne et par cinq en Italie avec le changement d'horaire le 12 décembre 2004. Le produit du trafic s'est apprécié de 3,9 pour cent à 1,103 milliard de francs (1,06 milliard en 2003). L'évolution du chiffre d'affaires, les mesures de restructuration et la politique de gestion des coûts rigoureuse ont permis à CFF Cargo d'améliorer son résultat d'exploitation de 83 pour cent, en le ramenant à –3,8 millions de francs, et ce grâce à une augmentation des produits d'exploitation à 1,33 milliard de francs (+3,9%) et à une progression plus faible des charges d'exploitation à 1,34 milliard de francs.

Prestations de transport

En millions de tonnes-kilomètres nettes	2004	2003	Variation en %
Trafic intérieur	2 720	2 403	+13,2
Trafic d'exportation	571	557	+2,5
Trafic d'importation	1 286	1 308	–1,7
Trafic de transit	4 771	5 017	–4,9
Etranger (Allemagne/Italie)	769	651	+18,1
Total	10 117	9 936	+1,8

CFF Cargo en bref¹

En millions de CHF	2004	2003	2002
Produits d'exploitation	1 333,9	1 283,6	1 293,6
dont produits du trafic	1 102,7	1 061,6	1 075,8
Charges d'exploitation	1 337,7	1 306,2	1 365,8
Résultat d'exploitation	-3,8	-22,6	-72,2
EBIT	-1,4	-19,2	-73,8
Résultat de l'exercice	-2,8	-33,1	-96,1
Investissements bruts	224,6	198,3	225,7
Effectif ²	Nombre	4 898	5 130

Chiffres-clés de la productivité

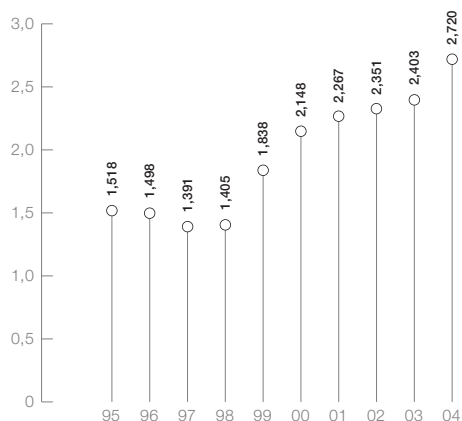
	2004	2003	2002
Produits par tonne-km nette en centimes	10,90	10,68	11,05
Distance moyenne parcourue par wagon, en km	197	193	200

1 Calcul par segment; les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, filiales comprises.

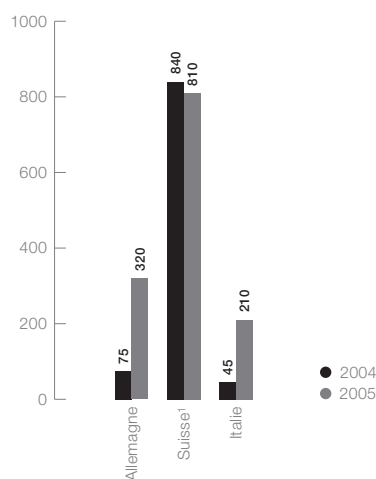
Prestation de CFF Cargo dans le trafic intérieur

En milliards de tonnes-kilomètres nettes



Trains de marchandises de CFF Cargo sur l'axe Nord-Sud¹

Nombre de trains par semaine



1 Trafic transalpin St-Gothard/Simplon (sans autres types de trafic en Suisse)

Objectifs stratégiques CFF Cargo.

- Marché suisse: favoriser la croissance par le biais de nouveaux produits. Parvenir à augmenter la productivité.
- Marché européen: exploiter les potentiels de croissance sur l'axe Nord-Sud à fort trafic qui relie le Benelux, l'Allemagne et l'Italie.

CFF Cargo a réussi à porter ses prestations de transport à 10,12 milliards de tonnes-kilomètres nettes contre 9,94 milliards en 2003 (+1,8%). Dans le trafic international Nord-Sud, elle a fortement renforcé sa position et a pu multiplier le nombre de ses trains marchandises par quatre en Allemagne et par cinq en Italie à la faveur du changement d'horaire du 12 décembre 2004. Le secteur du trafic intérieur suisse a enregistré un record en faisant passer ses prestations de transport à 2,72 milliards de tonnes-kilomètres nettes (+13,2%). Ces très bons résultats ainsi que les progrès réalisés à l'étranger ont permis de compenser les pertes dans le trafic de transit au profit de la concurrence.

Le produit du trafic a progressé de 3,9 pour cent à 1,103 milliard de francs (1,062 milliard de francs en 2003). L'évolution du chiffre d'affaires, les mesures de restructuration et la politique de gestion des coûts rigoureuse ont permis à CFF Cargo d'améliorer son résultat d'exploitation de 83 pour cent, en le ramenant à -3,8 millions de francs, et ce grâce à une augmentation des produits d'exploitation à 1,334 milliard de francs (+3,9%) et à une progression plus faible des charges d'exploitation à 1,338 milliard de francs (+2,4%). Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) s'est redressé pour atteindre -1,4 million de francs, ce qui se traduit

aussi par un résultat annuel en nette amélioration. La perte annuelle s'est contractée de 92 pour cent et ne s'élève plus qu'à 2,8 millions de francs (33,1 millions en 2003). Ainsi, CFF Cargo se place en bonne position pour réaliser le résultat positif budgété pour la première fois de son histoire en 2005.

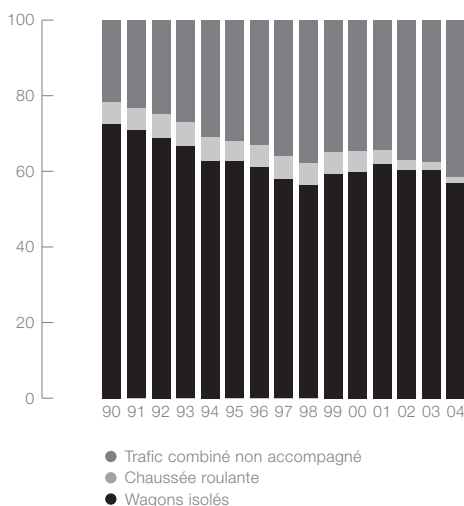
Tendances du marché.

Concurrence sur l'axe Nord-Sud. En entrant sur les marchés allemand et italien et en poursuivant le développement de sa production internationale, CFF Cargo a créé les conditions pour l'ouverture du marché du fret ferroviaire à la concurrence sur l'axe de transit européen Nord-Sud. Fin 2004, quatre compagnies de transport ferroviaire de marchandises opéraient aux côtés de CFF Cargo sur cet axe. Les chargeurs n'ont ainsi que l'embaras du choix. Certains grands clients ont commencé à lancer des appels d'offres pour la réalisation de leurs opérations de transport. CFF Cargo a réussi à remporter la plupart de ces marchés et à renforcer sa position en Allemagne et en Italie grâce à des offres convaincantes et à l'acheminement des trains marchandises de bout en bout.

En Allemagne, la part de marché de CFF Cargo au sud de Mannheim s'établissait à quelque 34 pour cent à l'issue de l'exercice sous revue, et à environ 43 pour cent au sud de Fribourg-en-Brisgau. Sur les parcours italiens situés au sud des postes-frontières de Chiasso, Luino et Domodossola, elle atteignait environ 25 pour cent en moyenne. Sur la ligne du St-Gothard, autrefois détenue en monopole, cette part a, en revanche, reculé de 100 à 70 pour cent. Dans un premier temps, la concurrence dans le trafic ferroviaire de marchandises a donné lieu à des mouvements de clientèle entre les différents acteurs du marché. Grâce à des offres concurrentielles et une responsabilité du transport assumée de bout en bout, CFF Cargo a toutefois réussi à prendre en charge bon nombre de transports précédemment effectués par la route et, partant, à apporter une contribution positive au transfert du trafic de marchandises vers le rail.

Evolution des prestations du trafic marchandises par type de transport

Pourcentage



Record en trafic intérieur. CFF Cargo a dégagé un résultat record dans le secteur du trafic intérieur suisse en améliorant les prestations de transport de 13,2 pour cent à 2,72 milliards de tonnes-kilomètres. Les clients ont bien accueilli le nouveau concept de production dans le trafic par wagons isolés. Dans ce secteur, CFF Cargo enregistre une légère croissance. Cette évolution s'est doublée d'une progression réjouissante du trafic combiné intérieur et d'un net essor du trafic par trains complets, notamment dans la branche de la construction. Les volumes traités par le nouveau produit Cargo Domino se sont également accrus.

Légère progression en trafic d'exportation. La conjoncture aidant, le trafic d'exportation a de nouveau légèrement progressé, pour atteindre 0,57 milliard de tonnes-kilomètres (+2,5 %).

Léger tassement en trafic d'importation. Le trafic d'importation a fléchi à 1,29 milliard de tonnes-kilomètres (-1,7 %), notamment en raison de la baisse des transports de produits pétroliers (niveaux de prix élevés sur les marchés spots).

Répercussions de la concurrence sur le trafic de transit. Dans le trafic de transit par la Suisse, les pertes au profit de la concurrence se sont soldées par un nouveau recul à 4,77 milliards de tonnes-kilomètres (-4,9 %). En Allemagne et en Italie, CFF Cargo a en revanche réussi à améliorer les prestations de transport à 0,77 milliard de tonnes-kilomètres (+18,1 %).

Si l'on opère une ventilation sectorielle, CFF Cargo a marqué des points dans le domaine du trafic combiné pour les transports d'acier, de papier, de matériaux de construction (nouveaux grands chantiers) ainsi que pour l'acheminement de produits agricoles (bonnes récoltes). En revanche, les optimisations internes opérées par la Poste se sont traduites par un recul des transports pour ce client. Enfin, le niveau très élevé des cours du pétrole brut a entraîné un recul du nombre de transports d'hydrocarbures.

Certains grands clients ont commencé à lancer des appels d'offres pour la réalisation de leurs opérations de transport. CFF Cargo a réussi à remporter la plupart de ces marchés et à renforcer sa position en Allemagne et en Italie grâce à des offres convaincantes et à l'acheminement des trains marchandises de bout en bout.

Trafic ferroviaire transalpin au St-Gothard et au Simplon.

Dans le secteur du trafic transalpin, CFF Cargo a réussi à se maintenir au niveau de l'exercice précédent malgré l'intensification de la concurrence sur l'axe Nord-Sud qui traverse la Suisse (voir graphique). Les quantités transportées dans le domaine du trafic combiné non accompagné à travers les Alpes se sont même accrues. L'utilisation de la chaussée roulante sur la ligne du St-Gothard a retrouvé le niveau qu'elle affichait en 2003, avant la fermeture du tunnel Monte Olimpino II (près de Chiasso) qui aura duré plusieurs mois. Dans le domaine du trafic par wagons isolés, CFF Cargo a par contre abandonné de nouveaux transports à ses concurrents. Globalement, les compagnies de fret ferroviaire ont nettement accru leurs volumes transportés en trafic transalpin et fait passer leur part de marché par rapport à la route de 63 à 65 pour cent.

Trafic ferroviaire transalpin

(En millions de tonnes nettes)	2004	2003	Variation
Trafic par wagons isolés	6,88	7,48	-8,0%
Trafic combiné non accompagné	11,53	11,07	+4,2%
Chaussée roulante	0,84	0,70	+20%
Total	19,25	19,25	±0,0%

Prodigieux bond en avant dans le trafic Nord-Sud.

De nouveaux progrès ont été réalisés en ce qui concerne l'implantation des deux filiales SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia. La production est renforcée graduellement, et les effectifs ne cessent d'augmenter.

L'entreprise a vécu une première dans la nuit du 14 au 15 janvier 2004: le premier train 100 pour cent CFF Cargo a quitté l'Allemagne (Duisburg) pour l'Italie (Novare). Il s'agissait d'un train du trafic combiné pour l'opérateur Hupac. CFF Cargo a gagné d'autres grands marchés lui permettant de réaliser des transports sous son entière responsabilité sur l'axe Nord-Sud, à l'image des convois d'acier long pris en charge depuis avril 2004 pour le compte de Saarstahl ou des acheminements de produits pétroliers effectués depuis septembre 2004 pour Esso/Exxon Mobile, depuis Trecate (près de Milan) jusqu'à Glattbrugg (près de Zurich) ou Mannheim.

En septembre 2004, CFF Cargo a commencé à réaliser des transports avec son partenaire Arienti Srl via la plate-forme de Desio, au nord de l'Italie. L'entreprise complète ainsi sa palette de produits avec des solutions de transport de porte-à-porte depuis la Suisse vers le nord de l'Italie et vice-versa. CFF Cargo offre au client un service complet recouvrant le transport ferroviaire, le transbordement rail-route ainsi que la prestation routière en Italie. Cette nouvelle offre représente une solution alternative au transport routier pour les clients ne possédant pas de voie de raccordement.

Cinq fois plus de trains. CFF Cargo a massivement augmenté sa prestation de transport à l'étranger avec le changement d'horaire du 12 décembre 2004: en Italie, le nombre de trains a été multiplié par cinq (210 convois par semaine au lieu de 45 précédemment) et, en Allemagne, ce même chiffre a été multiplié par quatre (320 convois par semaine au lieu de 75 précédemment). Ce prodigieux bond en avant a fortement sollicité l'entreprise, qui a accusé d'importants retards dans les premiers jours.

En Italie, SBB Cargo Italia a formé en grande partie elle-même le personnel nécessaire aux deux sites de Gallarate et de Ponte Chiasso. Grâce à cette démarche, l'entreprise a, dès ses débuts, pu opérer avec des profils professionnels modernes et polyvalents (un mécanicien peut également intervenir comme visiteur, par exemple).

En Allemagne, SBB Cargo Deutschland a commencé à recruter son propre personnel de production à Cologne et à Offenbourg pour remplacer progressivement les intérimaires. Ce dispositif est complété par l'édification d'un site à Arth-Goldau, en Suisse. Des équipes basées sur ce site pourront être dépêchées jusqu'à Offenbourg. A long terme, Arth-Goldau est appelé à remplacer le site d'Erstfeld. A la mi-décembre, le premier groupe de mécaniciens a commencé à assurer les services transfrontaliers réguliers sans changement de locomotive jusqu'à Offenbourg. Dans le sens inverse, leurs collègues allemands devraient circuler jusqu'à Arth-Goldau à partir de mi-2005.

«Réseau Suisse»: la pression sur les coûts se maintient.

Les clients ont bien accueilli le nouveau concept de desserte en trafic par wagons isolés. De nouvelles étapes de réorganisation ont accompagné la mise en service progressive d'un nouveau véhicule puissant au niveau de la production régionale, la locomotive de manœuvre diesel de type Am 843. Néanmoins, la réduction annoncée des subventions fédérales pour le trafic par wagons isolés ne relâchera pas les pressions exercées sur le «Réseau Suisse» (trafic marchandises intérieur), même si la surprenante décision d'étalement dans le temps qui a été prise en fin d'année par les Chambres fédérales est de nature à en minimiser les effets.

A l'occasion du changement d'horaire à la mi-décembre 2004, CFF Cargo a repris en régie propre le trafic par wagons isolés sur le réseau des Transports régionaux du Mittelland (RM), sur la ligne Porrentruy-Bonfol des Chemins de fer du Jura (CJ) ainsi que sur le tronçon reliant la gare de triage Bâle/Muttenz au port rhénan de St-Johann, sur lequel la traction était jusqu'à présent assurée par la SNCF. Le passage à l'horaire Rail 2000 s'est déroulé sans encombre.

Des relations claires entre les filiales.

Depuis fin 2004, CFF Cargo déploie ses activités en Allemagne et en Italie par le biais de filiales de production et de distribution bien distinctes. Les filiales de production agissent en tant qu'opérateurs de transport sous-traitants, les filiales de distribution en tant qu'agences de vente. Ce modèle d'activité garantit des structures claires et homogènes et définit les responsabilités. Parallèlement à l'introduction de ce nouveau modèle, les rapports de propriété ont été clarifiés. Ainsi, CFF Cargo a racheté les parts que HGK et Hupac détenaient dans SBB Cargo Deutschland. La collaboration avec HGK sera approfondie sur la base de partenariats. En conséquence, les quatre filiales étrangères sont dorénavant détenues à 100 pour cent par CFF Cargo. Par ailleurs, pour mettre en avant le concept de responsabilité globale du transport, ces filiales apparaissent désormais sous le même label «CFF Cargo» et arborent le logo de la maison mère.

Après avoir racheté les parts de Transpetrol, CFF Cargo détient désormais la totalité du capital de sa filiale ChemOil Logistics SA, société spécialisée dans la logistique des marchandises dangereuses. Ainsi, les chiffres d'affaires provenant des prestations logistiques de ChemOil sont pour la première fois entièrement consolidés.

93 millions de francs investis dans le matériel roulant.

CFF Cargo a poursuivi le renouvellement et la modernisation de son parc de véhicules. Pour 14,5 millions de francs, l'entreprise a acheté cinq nouvelles locomotives de manœuvre de type Am 843 destinées à l'Allemagne; celles-ci seront prochainement équipées du système allemand de contrôle-commande. CFF Cargo a par ailleurs investi 17,6 millions de francs dans l'achat de 200 wagons porte-conteneurs, et 25,3 millions de francs dans l'acquisition de 200 wagons à parois coulissantes à quatre essieux. Ces nouveaux véhicules seront équipés d'un système de freinage silencieux. Pour 35,9 millions de francs, CFF Cargo modernise en outre les cabines de conduite de ses vieilles locomotives de ligne. Les cabines des locomotives Re 420, Re 430 et Re 620 seront dotées d'un système de climatisation, tandis que les Ae 610 seront pourvues de sièges ergonomiques et de fenêtres mieux isolées. Ces mesures permettent d'améliorer la qualité de l'environnement de travail de son personnel des locomotives.

Peu avant la fin de l'année 2004, la locomotive bicourant Re 484 de Bombardier a obtenu son homologation de série pour la Suisse et l'Italie. Début 2005, les modèles concernés ont été immatriculés en vue de pouvoir circuler en Italie. En revanche, la livraison et l'homologation de la locomotive Re 474 de Siemens ont pris du retard. Pour pouvoir faire face à l'augmentation de l'activité en Italie à compter du changement d'horaire, il a été nécessaire de louer plusieurs locomotives supplémentaires.

Au total, CFF Cargo a investi 93,3 millions de francs dans le matériel roulant au cours de l'exercice sous revue.

Focalisation sur les clients.

Satisfaction de la clientèle. La satisfaction des clients s'est détériorée par rapport à l'année précédente, s'inscrivant en moyenne à 7,21 points sur 10 (contre 7,32 en 2003). Les critiques concernent essentiellement la gestion des réclamations et la facturation. La réorganisation du système n'a en effet pas apporté d'amélioration notable dans le traitement des réclamations. La mauvaise note obtenue par la facturation reflète la systématisation de l'imputation des prestations de services et la plus grande intransigeance dans le décompte des prestations complémentaires. Le Centre Service Clientèle (KSC) donne de plus en plus satisfaction et un nombre grandissant de clients ont recours à ses services pour passer leurs ordres. La courtoisie, la disponibilité et l'engagement du team KSC sont tout particulièrement appréciés. La communication avec la clientèle ainsi que le nouveau site Internet de CFF Cargo ont également obtenu de bonnes notes.

Innovations au KSC. Le projet d'intégration du service des formalités douanières au sein du Centre Service Clientèle (projet Passaggio) est terminé. En contrepoint de la stratégie de CFF Cargo, le KSC a été fortement réorienté vers l'international. Le système d'information Cargo (CIS) a encore été perfectionné pour pouvoir être utilisé à l'international. Ce dispositif permet à CFF Cargo d'être la première compagnie européenne de fret ferroviaire – et l'unique à ce jour – à proposer à ses clients un système de production et d'information unifié à l'échelle de l'Europe. En décembre, SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia ont toutes deux obtenu des autorités douanières l'autorisation d'utiliser la procédure de transit communautaire simplifiée. Cette décision permettra de réduire considérablement les tâches administratives liées à la préparation des documents douaniers et à leur traitement aux postes-frontières.

L'engouement croissant pour les prestations en ligne a été pris en compte lors de la refonte du site Internet de CFF Cargo. Le nombre d'ordres de transport transmis par voie électronique a culminé à près de 50 pour cent à la fin 2004.

Nouvelle amélioration de la ponctualité. La ponctualité des trains de marchandises a de nouveau légèrement progressé en Suisse. Au total, 92,17 pour cent de ces trains (contre 90,71 pour cent l'année précédente) sont arrivés à destination à l'heure, c'est-à-dire avec un retard de 30 minutes maximum. Dans le trafic de transit à travers la Suisse, 79 pour cent des convois ont atteint cet objectif de qualité. S'agissant du trafic intérieur, traditionnellement plus ponctuel, 95 pour cent des trains sont arrivés à destination dans les temps (contre 94 pour cent en 2003).

Personnel: augmentation des effectifs dans les filiales.

Pendant l'exercice sous revue, l'effectif moyen de CFF Cargo (filiales comprises) était de 4869 personnes employées à plein temps, ce qui correspond à une baisse de 29 unités à plein temps par rapport à 2003. La diminution du nombre de postes en Suisse est la conséquence de différents projets d'accroissement de la productivité, à savoir les projets «Passaggio» (simplification des formalités douanières) et «Nouveau trafic par wagons isolés» (phase II), ainsi que de la réduction du nombre de postes ne s'avérant pas directement productifs dans le domaine de l'entretien du matériel roulant. En revanche, les effectifs moyens des filiales allemandes (+13 postes) et italiennes (+73 postes) ont augmenté de 86 personnes au total. Dans l'ensemble, les charges de personnel ont augmenté de 16 millions de francs au cours de l'exercice sous revue.

Perspectives: résultat bénéficiaire inscrit au budget.

En 2005, CFF Cargo ne table pas seulement sur une belle progression des prestations de transport en Allemagne et en Italie, mais vise aussi un résultat bénéficiaire, et ce pour la première fois de son histoire. Les opérateurs feront de plus en plus jouer la concurrence dans leurs négociations, ce qui maintiendra probablement la pression sur les prix. Une intensification de la concurrence est prévisible. Depuis plusieurs années, CFF Cargo s'est préparée à ce nouvel environnement avec opiniâtreté. Désormais, elle est la seule entreprise de fret ferroviaire à pouvoir assumer la responsabilité d'un transport de bout en bout sur l'axe Nord-Sud. Elle entend préserver et conforter cette avance.

Ces deux objectifs – forte croissance à l'étranger et accroissement de la productivité en trafic intérieur – constitueront deux grands défis pour l'entreprise et l'ensemble de ses collaboratrices et collaborateurs.

En trafic intérieur, la remise à plat des priorités de la politique des transports pose des défis immenses. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a certes été augmentée au 1^{er} janvier 2005 mais, simultanément, le poids limite pour les camions a été relevé à 40 tonnes en trafic intérieur. Au bout du compte, les conditions cadres applicables au transport routier s'améliorent. Dans le même temps, les subventions du prix des sillons destinées à soutenir le trafic par wagons isolés ont été revues à la baisse. CFF Cargo devra donc mettre en œuvre de nouvelles mesures d'économies au cours de l'année 2005.

Ces deux objectifs – forte croissance à l'étranger et accroissement de la productivité en trafic intérieur – constitueront deux grands défis pour l'entreprise et l'ensemble de ses collaboratrices et collaborateurs.

Chronique annuelle 2004.

Janvier

14 janvier Les CFF et le BLS transfèrent des compétences supplémentaires à la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer, manifestant ainsi leur adhésion au principe de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire suisse.

15 janvier SBB Cargo Italia, filiale de CFF Cargo en Italie, lance l'exploitation pilote avec un premier train au départ de Chiasso et à destination de Monza-Lecco, au nord de l'Italie. Parallèlement, la navette combinée directe de CFF Cargo commence à circuler entre Duisburg et Novara via le Simplon. CFF Cargo assume l'entière responsabilité du transport et du fonctionnement opérationnel de ce train dans les trois pays.

Février

6 février Les CFF présentent la première des 59 locomotives de manœuvre de type Am 843. Ces locomotives diesel, construites par la société Vossloh à Kiel, seront livrées d'ici juin 2005. Équipés d'épurateurs d'échappement spéciaux, ces véhicules sont les plus écologiques d'Europe. L'investissement total s'élève à 146 millions de francs.

8 février Le peuple suisse rejette le contre-projet à l'initiative Avanti, qui aurait permis de percer un deuxième tunnel routier à travers le St-Gothard.

Mars

10 mars L'indice de satisfaction du personnel de CFF Cargo à l'égard de l'entreprise s'améliore, progressant de 53 à 57 points. Le sondage a été réalisé pour la première fois sur la base d'un échantillon représentatif.

Avril

23 avril CFF Cargo harmonise la présentation de ses filiales étrangères: désormais baptisées «SBB Cargo Italia» et «SBB Cargo Deutschland», elles arborent le logo de la maison mère, illustrant ainsi le concept d'une offre directe d'un seul tenant.

Mai

6 mai En Allemagne, CFF Cargo construit deux nouveaux dépôts à Cologne et à Offenbourg. En Suisse, Arth-Goldau remplacera à long terme le site d'Erstfeld. CFF Cargo peut ainsi optimiser l'affectation du personnel et des locomotives sur l'axe international Nord-Sud.

18 mai Pour la première fois, un train CFF Cargo circule sans interruption depuis la Sarre vers le nord de l'Italie, sur mandat de Saarstahl AG.

26 mai CFF Cargo et ses associations du personnel concluent une nouvelle Convention collective de travail. Celle-ci apporte des améliorations notables en matière de système salarial et de temps de travail. La protection contre la résiliation et le devoir de paix sont maintenus. La CCT entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005 pour deux ans.

Juillet

5 juillet A l'occasion du plus grand appel d'offres jamais organisé en matière de trafic ferroviaire européen de marchandises, CFF Cargo obtient une part majeure des transports internationaux de Hupac, le plus important opérateur de trafic combiné sur l'axe Nord-Sud. Bien qu'ayant perdu des prestations en trafic de transit à travers la Suisse, CFF Cargo a considérablement gagné du terrain en Allemagne et en Italie, si bien que le bilan global est excédentaire (+55 % de tonnes-kilomètres).

Août

1^{er} août A l'occasion de la réfection de la Place fédérale, CFF Cargo assure le transport des dalles en pierre naturelle au moyen de Cargo Domino. L'entreprise les achemine directement vers le chantier, devant le Palais fédéral, et ce depuis Steinbruch, dans les Grisons.

31 août Suite à un appel d'offres public, CFF Cargo obtient, de La Poste Suisse, le marché de toutes les prestations ferroviaires en Suisse et continue d'assurer la circulation des trains de PostMail (courrier postal) et PosteColis, soit 90 trains complets par jour.

Octobre

6 octobre CFF Cargo transporte désormais sous sa propre responsabilité du combustible et du carburant pour le compte de l'entreprise pétrolière Esso, de Trecate (Italie) en Suisse. Depuis le début du mois de septembre, CFF Cargo transportait déjà deux trains de benzène chaque semaine, également en régie propre, de Trecate à Mannheim (Allemagne), pour le compte d'Exxon Mobile.

19 octobre Le site Internet de CFF Cargo (www.sbbcargo.com) fait peau neuve. Outre les informations habituelles sur les produits et les services, on y trouve désormais des informations sur les sociétés nationales en Italie et en Allemagne.

21/23 octobre Les CFF inaugurent le nouveau tronçon en organisant une cérémonie officielle et une journée de fête à Olten, Soleure et Berne. Quelque 70 000 personnes visitent les espaces d'exposition, 25 000 d'entre elles saisissant l'occasion pour effectuer leur premier trajet sur le nouveau tronçon.

29 octobre La 500 000^e tonne de matériel excavé du tunnel de base du St-Gothard arrive par train à Affoltern am Albis. A cette occasion, une locomotive moderne de CFF Cargo est baptisée «ökotrans», en référence au nom de la communauté de travail.

Décembre

1^{er} décembre CFF Cargo lance une nouvelle offre de porte-à-porte pour les transports entre la Suisse et le nord de l'Italie. Les clients ne disposant pas de voie de raccordement en Italie ont ainsi pour la première fois une véritable alternative aux transports uniquement routiers.

9 décembre Les partenaires sociaux s'accordent sur une mesure exceptionnelle durant les négociations salariales. A partir de 2005, les CFF prendront en charge la totalité de la contribution d'assainissement versée pour renflouer la Caisse de pensions. Depuis 2003, l'entreprise et le personnel versaient une contribution paritaire représentant 1,5 pour cent du salaire assuré.

13 décembre CFF Cargo augmente de manière considérable ses prestations de transport à l'étranger. Depuis le changement d'horaire, elle achemine chaque semaine plus de 320 trains (au lieu de 75 auparavant) en Allemagne, avec son propre personnel et ses propres locomotives. Sur la ligne rhénane en Allemagne, au sud de Mannheim, environ un tiers des trains de marchandises circulent sous la responsabilité de CFF Cargo. En Italie, ce sont désormais plus de 210 trains hebdomadaires (contre 45 jusqu'à présent) qui traversent les trois postes-frontières de Chiasso, Luino et Domodossola.

13 décembre CFF Cargo remporte l'appel d'offres lancé par Intercontainer-Interfrigo (ICF) qui porte sur l'acheminement de plus de 50 trains par semaine entre la Belgique et l'Italie. Pour le compte de RAAlpin, elle prend également en charge 50 convois hebdomadaires sur le tronçon Fribourg-en-Brisgau-Bâle de la chaussée roulante Fribourg-en-Brisgau-Novare. Avec le changement d'horaire, CFF Cargo assure le trafic marchandises sur le réseau des Transports régionaux du Mittelland (RM). Sur le trajet Porrentruy-Bonfol des Chemins de fer du Jura (CJ), CFF Cargo achemine désormais les wagons de marchandises en open access.

Information sur les segments Trafic marchandises CFF.

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

Mio. CHF	Trafic marchandises	
	2004	2003
Produits d'exploitation		
Produits du trafic	1 102,7	1 061,6
Indemnités compensatoires	13,0	18,7
Produits résultant de la location d'immeubles	3,2	3,0
Produits accessoires	131,0	136,8
Autres produits	8,9	14,2
Prestations propres	67,4	80,3
Déductions sur les produits	7,6	-31,0
Total des produits d'exploitation	1 333,9	1 283,6
Charges d'exploitation		
Charges de matières	-124,2	-135,6
Charges de personnel	-536,5	-520,5
Autres charges d'exploitation	-578,5	-529,4
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-77,5	-91,4
Charges d'investissement non activées	-1,5	-8,3
Répartition globale des unités centrales	-19,5	-21,0
Total des charges d'exploitation	-1 337,7	-1 306,2
Résultat d'exploitation	-3,8	-22,6
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	2,4	2,3
Produits exceptionnels	0,0	1,1
Charges exceptionnelles	0,0	0,0
EBIT	-1,4	-19,2
Produits financiers	5,9	2,7
Charges financières	-2,2	-1,8
Répartition globale des unités centrales	-5,2	-14,6
Bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires	-2,9	-32,9
Charges d'impôts	-0,5	-1,1
Intérêts minoritaires	0,6	0,9
Bénéfice	-2,8	-33,1

Information sur les segments Trafic marchandises CFF.

Bilan.

Actifs

Mio. CHF	Trafic marchandises	
	31.12.2004	31.12.2003
Actifs circulants		
Liquidités	26,4	24,6
Créances résultant de ventes et de prestations de services	290,7	206,1
Autres créances	174,1	132,7
Stocks et travaux en cours	39,5	35,9
Actifs de régularisation	56,0	57,8
Total des actifs circulants	586,7	457,1
Actifs immobilisés		
Immobilisations financières	12,2	10,1
Immobilisations corporelles	605,6	686,7
Infrastructures en construction	261,6	127,3
Immobilisations incorporelles	21,0	25,2
Total des actifs immobilisés	900,4	849,2
Total des actifs	1 487,1	1 306,3

Passifs

Mio. CHF	Trafic marchandises	
	31.12.2004	31.12.2003
Dettes		
Dettes financières à court terme	269,6	185,9
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	149,4	146,6
Autres dettes à court terme	23,3	22,2
Passifs de régularisation	115,3	59,2
Provisions à court terme	42,7	52,4
Total des dettes à court terme	600,3	466,2
Dettes financières à long terme	0,5	0,5
Autres dettes à long terme	146,7	39,6
Provisions à long terme	15,9	74,2
Impôts latents ¹	0,0	0,0
Total des dettes à long terme	163,0	114,3
Total des dettes	763,3	580,5
Capitaux propres		
Capital social	723,0	670,0
Réserves provenant de primes	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices	1,4	87,1
Bénéfice du groupe	-2,8	-33,1
Capitaux propres sans intérêts minoritaires	723,8	726,2
Intérêts minoritaires	0,0	-0,4
Total des capitaux propres	723,8	725,8
Total des passifs	1 487,1	1 306,3

¹ Les impôts latents ont été reclassés dans les provisions à long terme conformément à la Swiss GAAP RPC 23.

Liste des participations Trafic marchandises CFF.

Raison sociale		Capital-actions	Participation CFF	Participation CFF	Participation CFF	
		Mio.	Mio.	% 31.12.2004	% 31.12.2003	
SBB Cargo Deutschland GmbH, Cologne	EUR	1,50	1,50	100,00	51,00	V
SBB Cargo GmbH, Singen	EUR	0,25	0,25	100,00	75,00	V
SBB Cargo Italia S.r.L., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo S.r.L., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	51,00	V
RAlpin AG, Berne	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E

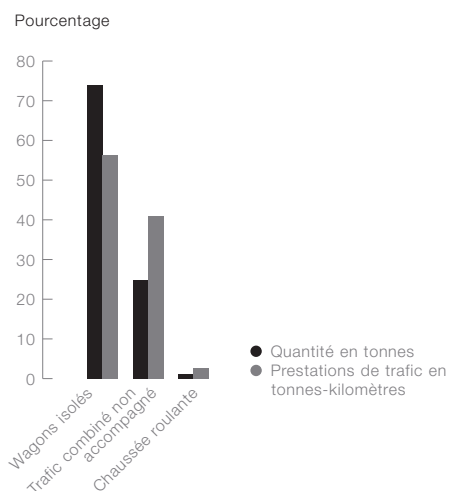
Saisie

V = Intégration globale

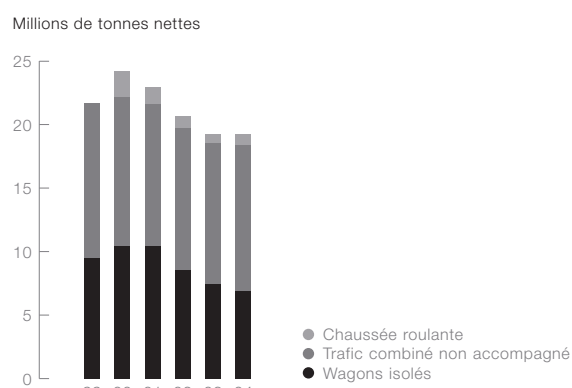
E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence

Chiffres de référence CFF Cargo.

Structure du trafic marchandises



Trafic transalpin CFF Cargo



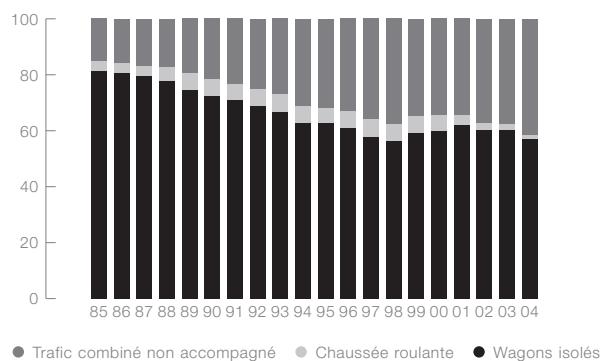
Trafic transalpin CFF Cargo

Trafics intérieur, d'importation, d'exportation et de transit à travers les Alpes en millions de tonnes nettes

	2002	2003	2004	04-03 ± %
St-Gothard	17,38	17,21	17,47	1,6
Wagons isolés	5,97	5,62	5,42	-3,5
Trafic combiné non accompagné	10,55	10,88	11,22	3,1
Chaussée roulante	0,87	0,70	0,84	18,9
Simplon	3,29	2,04	1,77	-13,1
Wagons isolés	2,64	1,86	1,46	-21,6
Trafic combiné non accompagné	0,64	0,18	0,32	72,5
Total	20,67	19,25	19,25	0,0
Wagons isolés	8,61	7,48	6,88	-8,0
Trafic combiné non accompagné	11,19	11,07	11,53	4,2
Chaussée roulante	0,87	0,70	0,84	18,9

Evolution des prestations du trafic marchandises

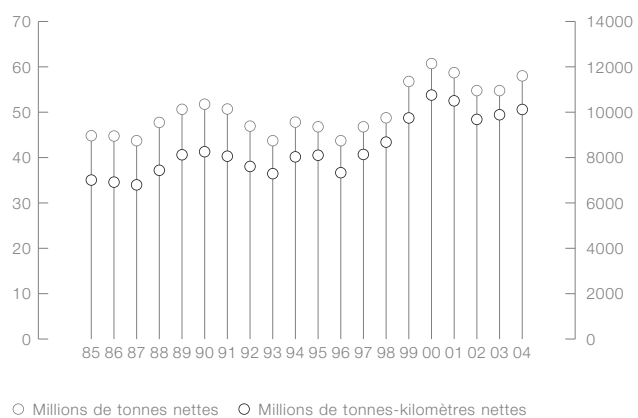
Parts par mode de transport



Volume et prestations du trafic marchandises

Millions de tonnes nettes

Millions de tonnes-kilomètres nettes



Prestations de trafic et volume du trafic

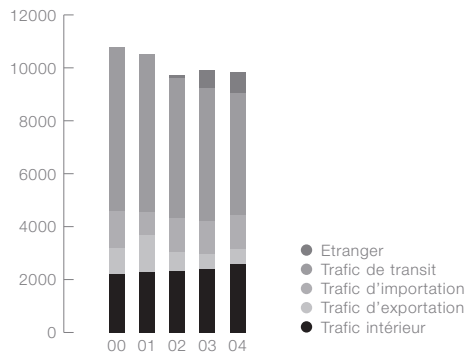
		2002	2003	2004	04-03 ± %
Prestations de trafic	Mio. tonnes-kilomètres	9 732	9 936	10 117	1,8
Wagons isolés		5 827	5 567	5 484	-1,5
– Trafic intérieur		2 261	2 321	2 457	5,9
– Trafic d'importation		1 062	1 118	1 125	0,6
– Trafic d'exportation		417	369	397	7,7
– Trafic de transit		2 087	1 759	1 505	-14,4
Trafic combiné non accompagné		3 534	3 509	3 591	2,3
– Trafic intérieur		66	76	156	106,6
– Trafic d'importation		203	156	134	-13,9
– Trafic d'exportation		271	183	158	-13,5
– Trafic de transit		2 994	3 094	3 142	1,5
Trafic combiné accompagné		257	210	273	30,0
– Trafic intérieur		23	7	107	1 425,7
– Trafic d'importation		31	34	27	-19,9
– Trafic d'exportation		22	5	15	207,1
– Trafic de transit		181	164	124	-24,6
Prestations de trafic à l'étranger		113	651	769	18,2
Volume du trafic	Mio. tonnes	54,93	54,78	57,95	5,8
Wagons isolés		40,55	40,42	42,68	5,6
– Trafic intérieur		22,26	22,58	25,38	12,4
– Trafic d'importation		8,59	9,52	9,56	0,5
– Trafic d'exportation		2,59	2,37	2,54	7,3
– Trafic de transit		7,11	5,95	5,19	-12,8
Trafic combiné non accompagné		13,51	13,65	14,34	5,1
– Trafic intérieur		0,39	0,43	1,00	133,5
– Trafic d'importation		1,38	1,40	1,36	-3,0
– Trafic d'exportation		1,56	1,39	1,20	-13,6
– Trafic de transit		10,19	10,43	10,79	3,4
Trafic combiné accompagné		0,87	0,70	0,93	31,6
– Trafic intérieur		0,09	0,02	0,34	1 535,3
– Trafic d'importation		0,10	0,12	0,09	-20,3
– Trafic d'exportation		0,08	0,02	0,05	172,2
– Trafic de transit		0,61	0,55	0,44	-20,1
Wagons chargés	Milliers	1 934	1 968	2 034	3,4

Prestations d'exploitation

		2002	2003	2004	04-03 ± %
Prestations kilométriques des trains	Mio. kilomètres	26,8	26,7	28,1	5,4
– Trafic par wagons isolés		20,6	20,1	20,3	1,0
– Trafic combiné		6,2	6,6	7,8	18,8

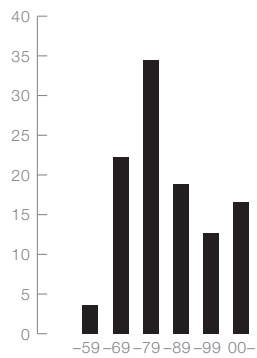
Prestations de trafic par mode de transport

Millions de tonnes-kilomètres



Age des wagons

Pourcentage



Chiffres de la division

	2002	2003	2004	04-03 ± %
Personnel				
Total (consolidé)	Nombre ¹ 5 130	4 898	4 869	-0,6
CFF Cargo SA	5 107	4 851	4 739	-2,3
Centrale	204	149	173	16,1
Vente	502	446	338	-24,2
Production	3 276	3 161	3 100	-1,9
– Personnel des locomotives de ligne	953	916	838	-8,5
– Personnel des locomotives de manœuvre	200	215	154	-28,4
Entretien (matériel roulant)	957	979	935	-4,5
Autres	168	116	193	66,4
Filiales	23	47	130	176,6
	2002	2003	2004	Prestation kW/véhic.
Véhicules, état au 31.12.				
Véhicules moteurs	801	776	748	2 961
Locomotives de ligne	458	463	447	5 066
– diesel			3	2 240
– pouvant rouler à l'étranger	13	57	70	4 618
Locomotives de manœuvre	132	128	141	478
– diesel	70	74	93	473
Tracteurs de manœuvre	211	185	160	237
– diesel	93	86	73	188
				Cap. charge t/wagon
Wagons				
En propre	12 793	12 171	11 315	42,84
– 4 essieux	4 589	4 709	4 589	65,00
– Tombereaux	2 799	2 745	2 618	49,55
– Wagons couverts	4 659	4 204	3 886	26,30
– Wagons plats, 2 essieux	1 247	1 114	1 010	27,95
– Wagons plats, 4 essieux	2 302	2 328	2 295	66,49
– Wagons à toit ouvrant	1 390	1 399	1 127	32,72
– Wagons spéciaux	396	381	379	35,60
Wagons de particuliers dans le parc CFF	7 429	7 139	7 458	58,27
				04-03 ± %
Bruit				
Trains marchandises peu bruyants	Nombre 504	534	1 016	95,9
– Part par rapport au parc total	% 3,9	4,4	9,2	

1 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps.



[1]



[2]



[3]



[4]

[1]

En Suisse, CFF Cargo exploite un réseau de service étendu. C'est le réseau le plus dense d'Europe et un pilier porteur de l'économie suisse. La locomotive Am 843 figurant sur la photo livre des marchandises près de Suhr avec du matériel roulant des plus modernes.

[2] [3]

CFF Cargo est la première entreprise de fret ferroviaire à assurer le transport de marchandises d'Allemagne en Italie de bout en bout grâce au savoir-faire local de ses filiales allemande et italienne. Lancé à pleine vitesse, ce train du trafic combiné passe près de Castelveccana (Italie).

[4]

CFF Cargo est l'un des principaux prestataires de trains complets pour les secteurs chimique et pétrolier sur l'axe Nord-Sud. Elle assure le fret en régie propre de part et d'autre de la frontière. Cette locomotive Re 482 interopérable achemine un train sur le terrain de BASF, à Ludwigshafen.

L'extrait du rapport de gestion 2004 des CFF est édité en français, en allemand, en italien et en anglais. Il est également disponible sur le site www.sbbcargo.com. La version allemande fait foi.

Impressum

Edité par

CFF Cargo SA, Elsässertor, Centralbahnstrasse 4,
4065 Bâle, Suisse

Conception

külling partner identity, Zurich

Layout

Satzart AG, Berne

Photos

Maya Torgler, Lucerne

Impression

Gassmann W. AG, Bienne

CFF Cargo SA
Communication
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle
Suisse
Téléphone +41 512 29 06 59
Téléfax +41 512 29 06 66
www.sbbcargo.com
gkom@sbb.ch