

CFF Cargo en 2005.



Extrait du rapport de gestion des CFF.

Sommaire.

Avant-propos	
Revers, restructuration et application résolue de la stratégie	8
CFF Cargo en 2005	
Record en trafic Nord-Sud Restructuration du trafic intérieur	10
Chronique annuelle 2005	18
Organigrammes	20
Chiffres financiers	22
Participations	24
Chiffres de référence	25









Revers, restructuration et application résolue de la stratégie.

Après une année record en 2004, CFF Cargo a enregistré un net recul de son chiffre d'affaires en trafic national durant l'exercice sous revue. L'entreprise a donc été contrainte d'initier plusieurs mesures de restructuration. En transit Nord-Sud, le nombre de tonnes-kilomètres nettes transportées par CFF Cargo a augmenté de 23,3 pour cent. Grâce à la nouvelle augmentation de la capacité sur cet axe, CFF Cargo a pu poursuivre sa dynamique de croissance.

Après une amélioration continue du résultat au cours des deux années précédentes (2002: -96 millions de francs/2003: -33 millions de francs/2004: -2,8 millions de francs), l'activité opérationnelle a enregistré une perte de 55,7 millions de francs durant l'exercice sous revue, auxquels s'ajoutent des coûts uniques d'un montant total de 110 millions de francs. Courant 2005, CFF Cargo a également constitué des provisions à hauteur de 75 millions de francs pour les projets de réduction des coûts structurels et de refonte du trafic par wagons isolés en Suisse (Fokus). De plus, la résiliation et le refinancement des contrats d'immatriculation avec des propriétaires de wagons privés ont entraîné des paiements uniques à hauteur de 35 millions de francs.

Dans le cadre du projet de réduction des coûts structurels hors activités opérationnelles directes, CFF Cargo a identifié, à l'automne 2005, un potentiel de compression d'effectifs d'environ 230 postes. Près de 180 d'entre eux ont d'ores et déjà été supprimés en janvier 2006; les postes restants disparaîtront progressivement jusqu'en 2007.

Les mesures affectant le trafic national par wagons isolés se sont avérées particulièrement délicates. Fort heureusement, de nombreuses solutions flexibles et adaptées à la clientèle ont permis de maintenir 96 pour cent des transports par le rail.

Par ailleurs, les préparatifs de repositionnement de l'unité Entretien du matériel roulant Cargo ont été initiés au cours de l'exercice sous revue. L'orientation globale a été définie vers la mi-mars 2006; l'application détaillée est prévue pour l'été.

Le développement du transit Nord-Sud, pour sa part, a connu une toute autre évolution. En effet, le nombre de tonnes-kilomètres transportées par CFF Cargo en 2005 a progressé de 23,3 pour cent. Le nouveau modèle commercial impliquant une responsabilité intégrale sur toute la chaîne de transport s'impose donc en transit. De plus, l'implantation de CFF Cargo sur les marchés allemand et italien permet désormais aux clients du fret ferroviaire de choisir entre différents opérateurs et, partant, de faire jouer la concurrence. En 2005, CFF Cargo a également obtenu plusieurs mandats de clients majeurs, ce qui lui a permis d'ajouter de nombreuses destinations à son réseau. Au cours du premier trimestre 2006, cette dynamique concurrentielle se profilait également dans le trafic international par wagons isolés.



Benedikt Weibel
Président du Conseil d'administration

En 2006, CFF Cargo entend poser les bases d'un développement positif, qui se concrétisera dès 2007. Malgré la mise en œuvre du premier volet du programme de restructuration, aucune amélioration notable du résultat opérationnel n'est prévue cette année. En effet, l'efficacité des mesures de réduction des coûts ne pourra pas pleinement s'exprimer en 2006. De surcroît, les subventions de la Confédération au titre du trafic intérieur par wagons isolés enregistreront une nouvelle baisse en 2006 et s'inscriront à 17 millions de francs, soit 30 millions de moins que l'année précédente.

Concernant les activités sur l'axe Nord-Sud, l'entreprise continuera à exploiter la dynamique concurrentielle et renforcera son développement, notamment en Italie. Désormais, des liaisons seront assurées vers Turin, Melzo ou Padoue et des plates-formes de produits seront proposées aux clientèles italienne et allemande.



Daniel Nordmann
Délégué du Conseil d'administration

Trafic marchandises: l'essentiel en bref.

- CFF Cargo est la seule grande compagnie européenne de fret ferroviaire qui a accru en 2005 sa prestation de 13,4 pour cent, à 11,48 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Forte croissance sur l'axe Nord-Sud avec une hausse des prestations de 23,3 pour cent, à 7,59 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Léger recul de 1,9 pour cent en trafic intérieur, à 3,89 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Pertes de 55,7 millions de francs dans les activités ordinaires. Des provisions supplémentaires de 110 millions de francs ont généré une perte annuelle de 165,7 millions de francs.
- Mise en place d'un programme étendu de réduction des coûts du fait de l'évolution de l'activité et en prévision de la réduction des subventions publiques.

Prestations de transport de CFF Cargo par secteur d'activité

En millions de tonnes-km nettes	2005	2004	Variation en %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
Secteur d'activité Trafic intérieur	3 890,5	3 965,2	-1,9
Secteur d'activité Nord-Sud	7 591,9	6 156,4	23,3
Total secteur d'activité Trafic intérieur	3 890,5	3 965,2	-1,9
Trafic intérieur wagons isolés	1 672,1	1 833,9	-8,8
Trafic intérieur trains complets	543,8	622,4	-12,6
Trafic intérieur trafic combiné	339,9	264,5	28,5
Trafic d'importation wagons isolés	627,5	635,0	-1,2
Trafic d'importation wagons isolés en trafic combiné	241,5	158,6	52,2
Trafic d'exportation wagons isolés	351,9	337,7	4,2
Trafic d'exportation wagons isolés en trafic combiné	113,9	113,1	0,7
Total secteur d'activité Nord-Sud	7 591,9	6 156,4	23,3
Trafic de transit wagons isolés/trains complets	1 404,6	1 525,9	-7,9
Trafic de transit trafic combiné	5 329,9	3 812,7	39,8
Trafic d'importation trains complets	653,8	663,4	-1,4
Trafic d'importation trains complets en trafic combiné	25,0	9,5	163,2
Trafic d'exportation trains complets	92,3	74,0	24,7
Trafic d'exportation trains complets en trafic combiné	86,2	70,9	21,6

Nouveau modèle commercial – Nouvelle présentation des indices de prestations: la présentation des indices de prestations adoptée dans les précédents rapports de gestion (subdivision en trafic intérieur, trafic d'importation, trafic d'exportation et trafic de transit) n'était plus adaptée à la structure de la production internationale et à la libéralisation du fret ferroviaire. CFF Cargo a donc décidé de répartir ces indices entre les deux secteurs d'activité «Nord-Sud» et «Trafic intérieur». Le secteur d'activité Nord-Sud englobe le trafic de transit à travers la Suisse, les prestations de transport réalisées en Allemagne et en Italie ainsi que les prestations du trafic d'importation et d'exportation réalisées par trains complets. Le secteur d'activité Trafic intérieur comprend l'ensemble des prestations de transport du trafic intérieur (wagons isolés et trains complets) et les prestations du trafic d'importation et d'exportation réalisées en wagons isolés.

CFF Cargo en bref¹

En millions de CHF	2005	2004	2003
Produits d'exploitation	1 226,5	1 333,9	1 283,6
<i>dont produits du trafic</i>	991,2	1 102,7	1 061,6
Charges d'exploitation	1 392,9	1 337,7	1 306,2
Résultat d'exploitation	-166,4	-3,8	-22,6
EBIT	-158,4	-1,4	-19,2
Résultat de l'exercice	-165,7	-2,8	-33,1
Investissements bruts	176,0	224,6	198,3
Effectif ²	Nombre	4 869	4 898

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

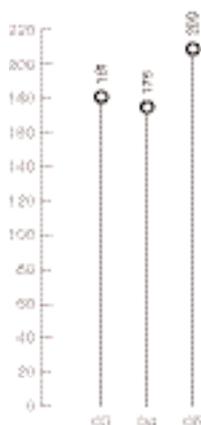
2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, sociétés affiliées comprises.

Prestation de transport de CFF Cargo par société

En millions de tonnes-km nettes	2005	2004	Variation en %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
CFF Cargo AG (Suisse)	8 570,6	9 314,9	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH	2 303,8	696,5	230,8
SBB Cargo Italia Srl	608,0	110,1	452,2

Evolution de la distance moyenne parcourue par wagon

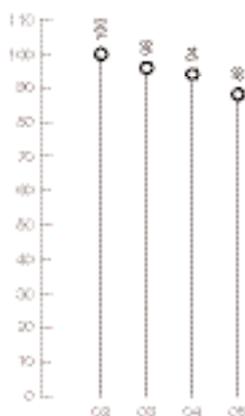
En kilomètres



La forte augmentation s'explique par la progression de la propre production transfrontalière et en particulier par l'allongement des distances de transport.

Trafic suisse par wagons isolés

Evolution du chiffre d'affaires par tonne-kilomètre nette (indexation 2002 = 100)



Chiffres trimestriels (janvier-juin)

Objectifs stratégiques.

- Marché suisse: favoriser une croissance modérée par le biais de nouveaux produits. 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.
- Parvenir à un résultat équilibré.

Record dans le trafic Nord-Sud – Restructuration dans le trafic intérieur.

CFF Cargo tire un bilan contrasté au terme de l'exercice 2005. Elle est en effet la seule grande compagnie européenne de fret ferroviaire à faire progresser ses prestations de transport, en hausse de 13,4 pour cent. Cependant, le repli de la prestation dans le trafic suisse par wagons isolés (-8,8 pour cent) ainsi que l'érosion constante des prix ont entraîné une chute de 7,1 pour cent du chiffre d'affaires. L'entreprise est donc loin de réaliser son objectif visant l'équilibre des comptes. Les activités ordinaires se soldent par une perte de 55,7 millions de francs, auxquels s'ajoutent 110 millions de francs au titre des provisions. Le bilan global fait apparaître une perte annuelle de 165,7 millions de francs.

Au cours de l'exercice 2005, les activités de CFF Cargo ont été marquées par deux évolutions contradictoires.

Dans le secteur Nord-Sud, l'entreprise a pu largement renforcer sa position, comme en témoignent les prestations de transport réalisées en Allemagne (environ +230 pour cent) et en Italie (environ +450 pour cent). En dépit des pertes essuyées sur le tronçon suisse du trafic de transit, ce secteur enregistre globalement une forte croissance des prestations de transport, en hausse de 23,3 pour cent, à 7,59 milliards de tonnes-kilomètres nettes (contre 6,16 milliards l'année précédente). S'agissant du chiffre d'affaires, l'augmentation des prestations de transport en Allemagne et en Italie n'a pu compenser entièrement les pertes dans le trafic de transit en Suisse (-1,0 pour cent).

Le secteur du trafic intérieur enregistre un léger fléchissement de 1,9 pour cent des prestations de transport, qui tombent à 3,89 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Ce recul s'explique notamment par l'effondrement du trafic intérieur par wagons isolés: baisse des prestations (-8,8 pour cent, à 1,67 milliards de tonnes-kilomètres nettes) et du chiffre d'affaires (-12 pour cent).

Le bilan global fait apparaître une progression des prestations de transport, en hausse de 13,4 pour cent, à 11,48 milliards de tonnes-kilomètres nettes (contre 10,12 milliards l'année précédente).

Les objectifs financiers ne sont pas atteints. Avec 991,2 millions de francs, le produit du trafic s'est creusé de 10,1 pour cent par rapport à l'exercice précédent, tandis que le produit d'exploitation cède 8,1 pour cent, à 1226,5 millions de francs. Les charges d'exploitation sont en hausse de 4,1 pour cent, à 1392,9 millions de francs. Le résultat d'exploitation s'est dégradé, passant de -3,8 millions à -166,4 millions de francs, constitution de provisions incluse. La perte annuelle se chiffre à -165,7 millions de francs (contre -2,8 millions en 2004).

Après avoir réussi pendant plusieurs années consécutives à endiguer son déficit (-96,1 millions de francs en 2002, -33,1 millions de francs en 2003, -2,8 millions de francs en 2004), CFF Cargo enregistre donc un très sévère revers financier. Les activités ordinaires se soldent par une perte de 55,7 millions de francs. S'ajoutent à cela des provisions à hauteur de 110 millions de francs. Au vu de l'évolution décevante de l'activité, un vaste programme de restructuration a été mis en œuvre; un montant de 75 millions de francs a été provisionné à ce titre. Des provisions supplémentaires d'un total de 35 millions de francs ont dû être constituées en vue de la résiliation et du refinancement de contrats d'immatriculation conclus avec des propriétaires de wagons privés, garantissant à CFF Cargo l'entretien de ces véhicules.

Tendances du marché: forte croissance du secteur Nord-Sud.

Prestation de transport en hausse, chiffre d'affaires en léger repli. Avec une croissance à deux chiffres, CFF Cargo est la seule parmi les anciennes grandes compagnies ferroviaires nationales à avoir développé ses prestations de transport de manière significative sur un marché européen hautement concurrentiel depuis sa libéralisation. A la fin 2005, l'entreprise était parvenue à augmenter à 260 le nombre de ses convois hebdomadaires en Italie et à 360 en Allemagne. Malgré ces bonnes prestations, le chiffre d'affaires en trafic Nord-Sud reste à la traîne. Ce constat s'explique par les profondes mutations qui affectent ce secteur. La croissance en Allemagne et en Italie a été réalisée à des niveaux de coûts et à des prix de marché moindres qu'en Suisse. En revanche, le repli enregistré en Suisse depuis que CFF Cargo n'est plus en situation de monopole, s'est fait au prix fort. De plus, les nouvelles parts de marché conquises en trafic Nord-Sud bénéficient dans une large mesure au trafic combiné. En conséquence, la part dans la chaîne de création de valeur est moins importante que dans le cas des prestations du trafic par wagons isolés qui ont été perdues. Au final, ces changements se traduisent par une hausse de 23,3 pour cent des prestations de transport conjuguée à un léger recul du chiffre d'affaires de 1,0 pour cent.

La croissance significative des prestations est principalement due aux succès enregistrés lors des

Réseau desservi par CFF Cargo



appels d'offres émis par des clients du transport combiné, de la sidérurgie ainsi que des industries pétrolière et chimique.

Trafic combiné. CFF Cargo assume pour le compte de Hupac AG la responsabilité des transports ferroviaires sur les parcours Ludwigshafen–Gallarate, Duisbourg–Gallarate, Duisbourg–Novare, Hambourg–Desio, Cologne–Aarau et Anvers–Oleggio. Elle prend ainsi en charge 55 pour cent des convois Hupac en trafic transalpin. La mission de transport confiée par l'opérateur combiné TRW porte sur un nombre hebdomadaire de trains pouvant aller jusqu'à 35 entre Ronet (Belgique) et Turin. CFF Cargo est parvenue à décrocher auprès de RAlpin un mandat portant sur 106 trains hebdomadaires de la chaussée roulante qui relie Fribourg-en-Brisgau à Bâle. Elle achemine chaque semaine 34 trains-navettes entre Bâle et le nord de l'Italie pour le compte d'ERS Railways, l'entreprise ferroviaire des compagnies de fret maritime Maersk Sealand et P&O Nedlloyd.

Transports pour le compte de la sidérurgie. Les chargeurs du secteur de l'acier sont de plus en plus nombreux à recourir aux trains circulant en continu entre l'Allemagne et l'Italie. C'est le cas de Saarstahl AG, qui fait notamment acheminer par trains complets du fil laminé depuis la zone de Ludwigshafen vers la région située au sud du lac de Côme. ThyssenKrupp Stahl AG fait également appel à CFF Cargo pour convoier chaque semaine trois trains complets chargés de rouleaux d'acier plat (coils) depuis la région de Duisbourg jusqu'à la plate-forme de transbordement de Desio dans le nord de l'Italie. Forte des compétences acquises dans le trafic international, CFF Cargo est parvenue à décrocher son premier contrat 100 pour cent allemand: depuis début mars 2005, l'entreprise achemine chaque jour pour le compte de Saarstahl 9 paires de trains transportant du fer liquide entre les hauts fourneaux de Dillingen et l'aciérie de Völklingen située à une vingtaine de kilomètres.

Depuis le changement d'horaire de décembre 2005, CFF Cargo dessert également les destinations de Melzo (près de Milan) et de Padoue (près de Venise). En Allemagne, le team de production de Weil permet à CFF Cargo de prendre en charge différents clients disposant de voies de raccordement et de renoncer ainsi à la coopération existant jusqu'à présent avec une autre compagnie ferroviaire.

Coopération renforcée dans le trafic sur la rive gauche du Rhin. Dans le secteur du trafic sur la rive gauche du Rhin à partir de Mechelen (Belgique) à destination de Bâle via Metz, les compagnies partenaires SNCF Fret, B-Cargo, CFL et CFF Cargo ont mis en place un nouveau modèle de coopération. Il a été prévu de créer une société, «Sibelit», chargée d'optimiser les ressources disponibles des sociétés mères que sont la SNCF, CFL et B-Cargo. Le recours à des locomotives et des mécaniciens de CFF Cargo n'est pas prévu. Le lancement opérationnel est intervenu à l'occasion du changement d'horaire de décembre 2005; la création de la société doit avoir lieu au premier trimestre 2006.

Trafic transalpin. L'évolution du trafic transalpin reste marquée par la redistribution du marché et par la mise en concurrence des compagnies de fret ferroviaire avec leurs homologues étrangères. En trafic transalpin, CFF Cargo, qui fait circuler un nombre moins important de trains, enregistre une chute de son tonnage (-12,8 pour cent); en revanche, les distances parcourues sont plus longues. Au final, les prestations de transport (exprimées en tonnes-kilomètres nettes) se soldent par une progression de 19,3 pour cent. Par rapport à 2004, les compagnies de fret ferroviaire ont globalement accru leurs volumes transportés en trafic transalpin et maintenu à 65 pour cent leur part de marché par rapport à la route.

Trafic ferroviaire transalpin de CFF Cargo

Volumes de transport en millions de tonnes	2005	2004	Variation
Trafic par wagons isolés	6,36	6,88	-7,5%
Trafic combiné non accompagné	9,60	11,53	-16,8%
Chaussée roulante	0,78	0,84	-6,7%
Total	16,74	19,25	-13,0%

Prestations de transport en millions de tkm	2005	2004	Variation
Trafic par wagons isolés	1904	1979	-3,8%
Trafic combiné non accompagné	5181	3925	32,0%
Chaussée roulante	259	252	2,9%
Total	7344	6156	19,3%

Secteur du trafic intérieur: repli du trafic par wagons isolés.

Alors que le trafic par wagons isolés à l'importation et à l'exportation a évolué positivement au cours de l'exercice sous revue (+0,7 pour cent à 979,4 millions de tonnes-kilomètres nettes), ce secteur a cédé 8,8 pour cent en trafic intérieur, s'établissant à 1,67 milliard de tonnes-kilomètres nettes. Les produits de CFF Cargo ont pâti d'une évolution négative résultant de l'érosion constante des prix conjuguée au tassement de la demande. Les prix du marché moyens en trafic suisse par wagons isolés (chiffre d'affaires par tonne-kilomètre nette) n'ont cessé de chuter ces dernières années. Ils sont aujourd'hui inférieurs de 12 pour cent au niveau observé en 2002.

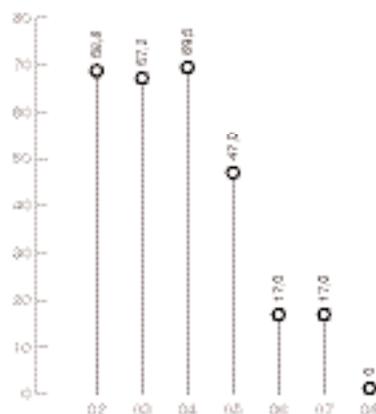
Le reflux de la demande est dû aux efforts d'optimisation entrepris par la clientèle dans les secteurs clés de la construction, du commerce et de la logistique. Ces pertes concernent des transports qui étaient produits à des coûts avantageux au sein du système existant et s'avéraient donc attractifs pour CFF Cargo. Dans l'opération, l'entreprise a également abandonné des volumes de transport substantiels à la route.

Concurrence accrue avec la route. La concurrence entre le rail et la route s'est intensifiée à un rythme plus rapide que prévu. Compte tenu du relèvement du poids limite à 40 tonnes pour les camions intervenu au 1^{er} janvier 2005, les transports routiers ont pu réaliser d'énormes gains de productivité, que la hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) n'a compensés que partiellement. Le transport ferroviaire souffre donc d'un handicap concurrentiel, qui, pour CFF Cargo, se traduit par une pression à la fois forte et rapide sur la structure des coûts.

Par le passé, CFF Cargo est parvenue à compenser l'évolution négative des prix et la baisse des produits par le biais de gains de productivité ou à l'aide des subventions accordées par la Confédération pour le trafic par wagons isolés. Or, ces subventions sont appelées à disparaître d'ici 2008. CFF Cargo perd ainsi un moyen important pour compenser l'érosion des prix.

Evolution des subventions pour le trafic par wagons isolés¹

En millions de CHF



¹ Part CFF Cargo.

Adoption d'un programme de réduction des coûts.

CFF Cargo a réagi à cette évolution peu satisfaisante en arrêtant un programme de réduction des coûts. L'entreprise entend limiter ses coûts dans les unités non directement opérationnelles (projet «Coûts structurels») et recentre son réseau national de desserte pour le trafic suisse par wagons isolés sur les besoins des transporteurs. Le programme prévoit la suppression de 560 postes, sans licenciements, dont la majeure partie interviendra d'ici juin 2006. Toujours dans le cadre de l'optimisation de la structure des coûts, CFF Cargo procède également à un repositionnement de l'unité Entretien du matériel roulant. Globalement, ce plan, associé à d'autres mesures, devrait permettre d'améliorer le résultat de près de 85 millions de francs par an et d'établir une structure des coûts concurrentielle.

Redéfinition du réseau de desserte pour le trafic par wagons isolés. Le nouveau réseau de base pour le trafic par wagons isolés se concentre sur 323 points desservis quotidiennement sur le réseau des CFF. Il est complété par plus de 170 solutions clients individuelles et flexibles aménagées en dehors du réseau de base. Grâce à ce nouveau concept, CFF Cargo continuera d'acheminer quelque 5150 wagons par jour, soit plus de 96 pour cent du volume actuel du trafic par wagons isolés.

Investissements dans le matériel roulant.

CFF Cargo continue de renouveler et de moderniser son parc de véhicules. L'entreprise a investi 38 millions de francs dans l'achat de 400 nouveaux wagons à parois coulissantes du type Hbillns pour le secteur du commerce. Elle a également affecté 16 millions de francs pour compléter son parc de locomotives bicourant, qui s'enrichit de trois nouvelles Re 484 produites par Bombardier. Au total, CFF Cargo a consenti des investissements à hauteur de 73,1 millions de francs dans le matériel roulant en 2005.

Au cours de l'exercice sous revue, les 30 locomotives bicourant commandées en 2003 pour le trafic de marchandises international Suisse-Italie ont été livrées (18 Re 484 de Bombardier et 12 Re 474 de Siemens), de même que les 45 dernières locomotives de manœuvre du type Am 843 fournies par Vossloh, dont cinq sont équipées pour circuler en Allemagne.

Service clientèle et qualité: bilan contrasté pour la satisfaction de la clientèle.

L'enquête de satisfaction réalisée auprès de la clientèle fait apparaître une image contrastée. L'indice de satisfaction des clients du trafic intérieur suisse s'est nettement détérioré en 2005, s'inscrivant en moyenne à 6,89 points sur 10, contre 7,21 en 2004 et 7,32 en 2003. Le projet de restructuration Fokus a eu ici un impact globalement négatif. Les difficultés liées à la mise en place de la nouvelle gestion des wagons ont entraîné une multiplication des réclamations. La disponibilité insuffisante des wagons et les erreurs commises lors de la facturation de prestations supplémentaires telles que les droits de stationnement ont fait le reste. En lançant en 2006 un programme d'envergure baptisé «Satisfaction de la clientèle plus», CFF Cargo a l'intention de s'attaquer à ces carences et d'inverser la tendance.

Dans le trafic international Nord-Sud en revanche, la satisfaction de la clientèle obtient une excellente note de 7,94 points. Dans l'enquête de satisfaction, réalisée pour la première fois en 2005, les clients louent la qualité des conseils et de l'assistance prodigués par les services de vente, mais pointent les possibilités d'amélioration dans les systèmes d'information.

Meilleure visibilité dans le parc de wagons. Le 2 mai 2005, CFF Cargo a mis en pratique la nouvelle gestion des wagons, désormais centralisée et assistée par ordinateur. Cette refonte s'est doublée d'une profonde modification des processus de comptabilité et de gestion des wagons de marchandises, pour les clients comme pour les collaboratrices et les collaborateurs.

Un quart des wagons marchandises des CFF est désormais silencieux. Durant l'exercice 2005, quelque 1200 wagons ont été équipés de freins silencieux. Si l'on y ajoute les wagons silencieux que CFF Cargo a acquis ces dernières années, ce sont 2664 wagons, soit 25 pour cent du parc de wagons, qui ont été assainis à ce jour. Les travaux d'assainissement seront terminés d'ici 2009. En revanche, les propriétaires des wagons étrangers qui traversent la Suisse affichent un net retard en la matière. Les CFF travaillent en étroite collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer afin de promouvoir le rééquipement des véhicules au niveau européen.

Renouvellement du certificat ISO et du contrôle de sécurité de l'OFT. CFF Cargo a obtenu d'excellents résultats lors de l'audit mené par l'association SQS en vue du renouvellement du certificat ISO et lors du contrôle de sécurité effectué par l'OFT. La certification de CFF Cargo selon la norme de qualité ISO 9001:2000 a donc été renouvelée au 1^{er} janvier 2006.

Ponctualité: en amélioration constante.

Ponctualité Nord-Sud. Dans le trafic international Nord-Sud, CFF Cargo a affiché en 2005 une ponctualité de près de 75 pour cent. Cela signifie que les trois quarts des trains sont arrivés à destination (terminal, voie de raccordement) à l'heure ou avec un retard d'une heure maximum. L'analyse porte sur les trains des cinq plus gros clients du trafic Nord-Sud (Hupac, RAAlpin, ICF/TRW, Stinnes et ERS). Au second semestre 2005, la ponctualité s'est nettement améliorée, atteignant 77 pour cent. En 2006, CFF Cargo entend porter la ponctualité à 85 pour cent dans le trafic Nord-Sud.

Ponctualité Suisse. Dans le trafic intérieur suisse, la ponctualité des trains de marchandises se maintient à

un niveau élevé malgré un léger recul. Au total, 93,6 pour cent (contre 94,6 pour cent l'année précédente) de ces trains sont arrivés à l'heure et ont rejoint leur gare de destination avec un retard de 30 minutes maximum. En dépit de l'horaire plus dense de Rail 2000, l'objectif de 90 pour cent en matière de ponctualité a une fois de plus été dépassé. En 2005, 97,8 pour cent (contre 99 pour cent l'année précédente) des trains de Cargo Express et de la Poste sont arrivés dans les temps.

Effectif: en baisse en Suisse, en hausse en Allemagne et en Italie.

Pendant l'exercice sous revue, l'effectif moyen de CFF Cargo (filiales comprises) était de 4872 personnes employées à plein temps (contre 4869 l'année précédente), soit un niveau quasiment inchangé par rapport à 2004. On observe en revanche une nouvelle ventilation des effectifs. La Suisse a ainsi perdu 110 postes, avec un effectif qui s'établit à 4629 personnes. A l'inverse, les effectifs moyens des filiales allemande (+66 postes) et italienne (+49 postes) ont augmenté. Dans l'ensemble, les charges de personnel ont progressé de 9,3 millions de francs durant l'exercice considéré (hors coûts de restructuration).

Profils professionnels élargis au sein de SBB Cargo Italia. Le nouveau centre de formation de Gallarate a organisé six stages préparant aux métiers de mécanicien, visiteur et formateur de trains. Environ 70 diplômés sur une promotion de plus de 200 personnes peuvent désormais exercer deux de ces trois fonctions. Le centre de formation a également accueilli plus de 50 collaboratrices et collaborateurs suisses qui ont décroché le certificat professionnel italien indispensable pour le trafic international. Toutes les conditions administratives étant également remplies à la fin 2005, les premiers mécaniciens ont pu effectuer des services internationaux entre Bellinzona et Gallarate dès le 11 décembre 2005.

Réduction de postes. Le projet «Coûts structurels» prévoit la suppression de 230 postes. Les sites les plus touchés sont Bâle (centrale) et Fribourg (Centre Service Clientèle). Les personnes concernées avaient été informées à la mi-novembre; la majeure partie des postes sera supprimée au 1^{er} février 2006.

Dans le trafic international Nord-Sud, CFF Cargo a affiché en 2005 une ponctualité de près de 75 pour cent. Cela signifie que les trois quarts des trains sont arrivés à destination (terminal, voie de raccordement) à l'heure ou avec un retard d'une heure maximum. L'analyse porte sur les trains des cinq plus gros clients du trafic Nord-Sud (Hupac, RAlpin, ICF/TRW, Stinnes et ERS).

Perspectives 2006.

Le principal défi de l'année 2006 réside dans la mise en œuvre des programmes de restructuration (réduction des coûts structurels, concentration du trafic par wagons isolés). Au premier semestre, les décisions sur le positionnement futur de l'unité Entretien du matériel roulant seront en outre arrêtées.

L'objectif consiste à exploiter de manière rentable le nouveau réseau pour le trafic par wagons isolés et à l'optimiser. Sur la base de ce réseau, qui assure à l'économie suisse la desserte de l'ensemble du territoire, CFF Cargo entend lancer une offensive sur le marché du trafic intérieur afin de gagner de nouveaux contrats et de parvenir à une croissance rentable.

Dans le trafic Nord-Sud, la concurrence se durcit. Au cours de l'exercice sous revue, CFF Cargo a intensifié ses efforts sur les marchés allemand et italien, où la société vise la conquête de nouveaux secteurs d'activité, en complément des transports pour le compte de l'industrie de l'acier, des produits pétroliers et du transport combiné. A cet effet, CFF Cargo continue de développer ses plates-formes de transbordement et ses plates-formes clientèle en Allemagne et en Italie.

Chronique annuelle 2005.

Mars

31 mars — CFF Cargo assure le transport de fer à l'état liquide pour le compte de l'entreprise Saarstahl AG depuis les hauts fourneaux de Dillingen jusqu'à l'aciérie de Völklingen, située à une vingtaine de kilomètres. D'une température de 1400 degrés, la fonte brute ne peut être stockée et doit arriver à destination en quelques minutes seulement.

Avril

6 avril — SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia, deux filiales de CFF Cargo, ont adopté la procédure douanière simplifiée. Les tâches administratives liées au franchissement de la frontière sont désormais réduites au minimum.

7 avril — CFF Cargo est la première entreprise ferroviaire qui relie Bellinzona à Gallarate sans changement de locomotive en gare de Luino, évitant ainsi les opérations de manœuvre. A cette occasion, les 18 nouvelles locomotives bicourant de type Re 484 Bombardier, récemment livrées, ont été mises en service.

Mai

2 mai — CFF Cargo introduit un nouveau système de gestion à l'échelle européenne pour la répartition de ses quelque 11 000 wagons. Désormais, les informations concernant tous les wagons sont centralisées et peuvent être consultées 24 h/24. De surcroît, les clients reçoivent une confirmation de réservation.

2 mai — Le groupe ThyssenKrupp Stahl mandate CFF Cargo pour assurer les transports d'acier de l'Allemagne vers l'Italie. Chaque semaine, l'entreprise ferroviaire assure le transport de trois trains complets de Duisbourg à Desio.

Juin

9 juin — Le Centre de formation des mécaniciens de SBB Cargo Italia est inauguré à Gallarate.

Août

5 août — CFF Cargo réceptionne douze locomotives polyvalentes de type Re 474 fournies par Siemens Suisse et destinées au trafic entre la Suisse et l'Italie. Suite à d'importants retards de livraison, CFF Cargo annule l'option prise sur six autres locomotives.

22 août — Des pluies diluviennes entraînent d'importantes inondations, des coulées de boue ainsi que des glissements de terrain dans toute la Suisse. Les régions les plus durement touchées sont la Suisse centrale et l'Oberland bernois. Les transports publics sont fortement perturbés. Nombre de parcours sont fermés pendant plusieurs jours avant d'être remis en service, à l'instar de l'axe du St-Gothard. D'autres voies restent inaccessibles pendant plusieurs mois, comme la ligne d'accès du Zentralbahn à destination d'Engelberg. Avec pas moins de 84 millions de francs, les CFF subissent l'un des principaux sinistres de leur histoire.

30 août — Les CFF publient les résultats du premier semestre 2005. Malgré une hausse marquée des prestations de transport en trafic voyageurs et en trafic marchandises, le résultat global s'établit à -36,6 millions de francs. CFF Cargo, qui enregistre un recul prononcé de ses recettes et reste déficitaire, annonce une restructuration du trafic par wagons isolés en Suisse et met au point un programme de réduction des coûts au niveau des unités centrales et de l'entretien du matériel roulant.

Octobre

28 octobre — CFF Cargo annonce son intention de concentrer son réseau de desserte pour le trafic par wagons isolés sur les besoins de l'économie de transport, et ce dans toute la Suisse. A l'avenir, le réseau comprendra 323 points régulièrement desservis (réseau de base) ainsi qu'environ 170 solutions clients (concepts de desserte flexibles en dehors du réseau de base). Des points de desserte installés sur les réseaux des chemins de fer privés parachèvent ce projet. La planification détaillée, élaborée de concert avec les clients, se prolongera jusqu'à la fin février 2006. Quelque 560 postes vont être supprimés chez CFF Cargo et 60 chez CFF Infrastructure.

Novembre

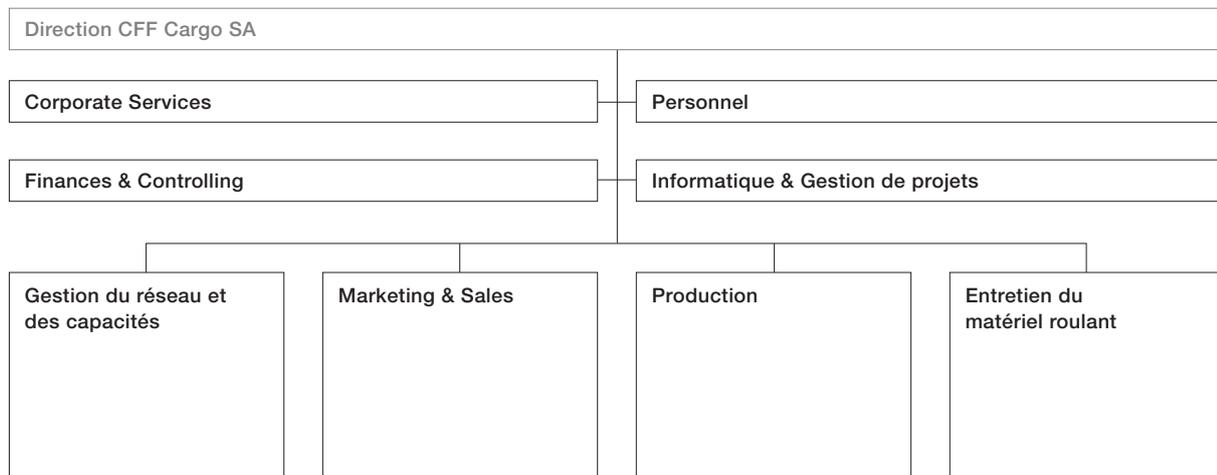
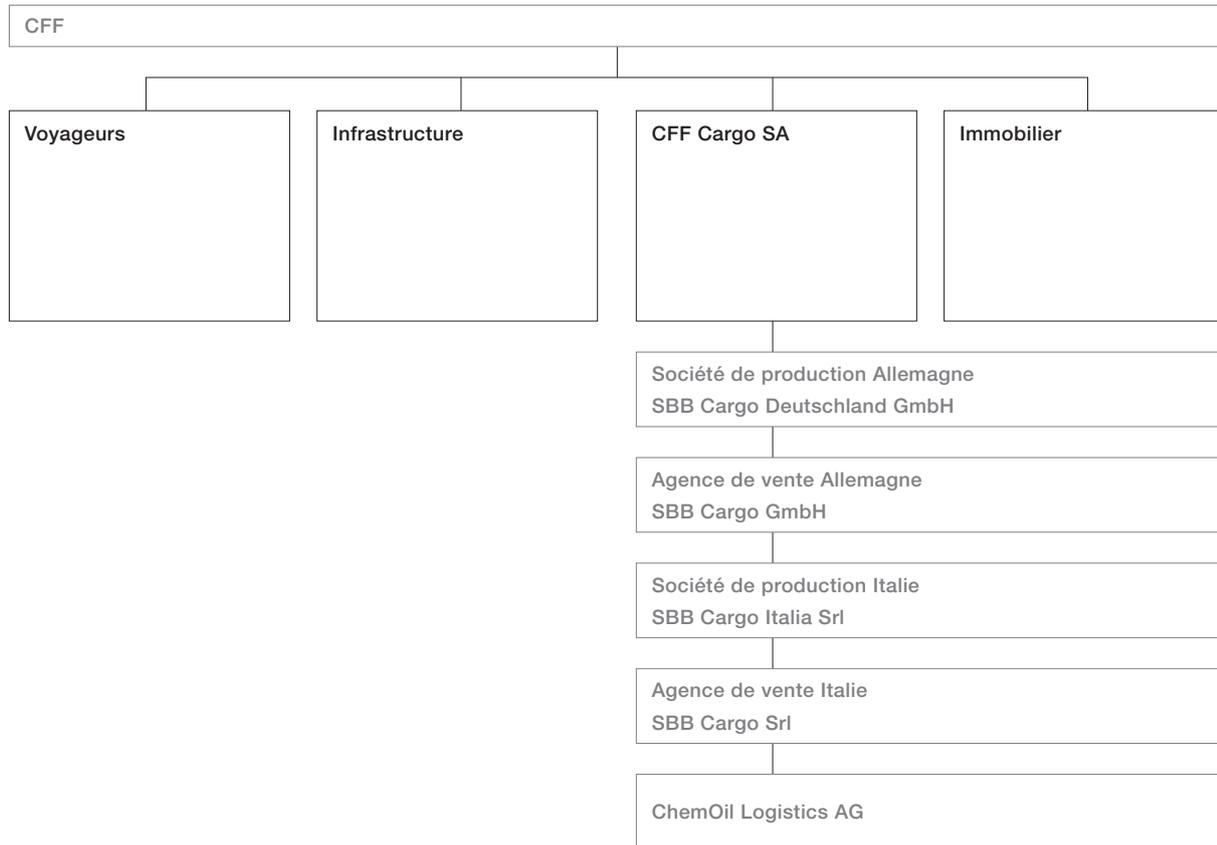
2 novembre — Le nouveau siège de SBB Cargo Deutschland, société affiliée de CFF Cargo, est officiellement inauguré à Duisbourg. En l'espace de trois ans, SBB Cargo Deutschland s'est hissée au rang de réseau privé de première importance en Allemagne.

Décembre

12 décembre — CFF Cargo assure, pour le compte de ERS Railways, l'acheminement de trains-blocs de conteneurs de Bâle vers Melzo et Padoue (aller-retour) sous sa propre responsabilité et en utilisant ses locomotives.

12 décembre — CFF Cargo dessert ses clients dans la région limitrophe de Weil am Rhein (Allemagne) avec sa propre équipe de manœuvre.

Organigrammes.



La Direction générale de CFF Cargo SA.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

[1] Daniel Nordmann (1955, CH)

Directeur de CFF Cargo, Executive MBA en gestion logistique, Université de St-Gall, et psychologue HAP (Hochschule für angewandte Psychologie). Aux CFF depuis 1998, d'abord comme chef du personnel.

[2] Nicolas Perrin (1959, CH)

Directeur adjoint de CFF Cargo, responsable Production, ing. civ. EPF. Aux CFF depuis 1987, notamment comme collaborateur personnel du président de la Direction générale et suppléant du Délégué à Rail 2000.

[3] Paul Wittenbrink (1964, D)

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

[4] Christoph Rütimann (1964, CH)

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

[5] Daniel Eigenmann (1958, CH)

Responsable du personnel, professeur d'éducation physique et sportive dipl., 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 chef des finances chez Mondial Assistance, Assurance voyage Elvia sise à Zurich et à Paris.

[7] Martin Rühl (1958, D)

Responsable Informatique & Gestion de projets, dipl. en sciences naturelles et en informatique de gestion. Il a d'abord travaillé chez Transport-, Informatik- und Logistik-Consult GmbH (filiale de Deutsche Bahn AG), notamment comme directeur de la succursale de Vienne.

[8] Adrian Keller (1966, CH)

Responsable Gestion du réseau et des capacités, avocat lic. en droit. Chez CFF Cargo depuis 2001, d'abord comme responsable du service juridique et du Business Development, puis comme responsable Corporate Services.

[9] Jürgen Mues (1963, D)

Responsable Corporate Services, ingénieur dipl. en techniques de production et Executive MBA en gestion logistique, Université de St-Gall. Chez CFF Cargo depuis 2006. Il a d'abord été directeur du département Logistique et informatique chez Roche Consumer Health.

Information sur le segment Trafic marchandises CFF.

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

M CHF	Trafic marchandises	
	2005	2004
Produits d'exploitation		
Produits du trafic ¹	991,2	1 102,7
Indemnités compensatoires	11,1	13,0
Produits résultant de la location d'immeubles	3,6	3,2
Produits accessoires	166,3	131,0
Autres produits	5,9	8,9
Prestations propres	64,3	67,4
Déductions sur les produits	-16,0	7,6
Total Produits d'exploitation	1 226,5	1 333,9
Charges d'exploitation		
Charges de matières	-122,3	-124,2
Charges de personnel ³	-618,4	-536,5
Autres charges d'exploitation ²	-537,4	-578,5
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-88,6	-77,5
Charges d'investissement non activées	-7,3	-1,5
Répartition globale des unités centrales	-18,9	-19,5
Total Charges d'exploitation	-1 392,9	-1 337,7
Résultat d'exploitation	-166,4	-3,8
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	8,0	2,4
EBIT	-158,4	-1,4
Produits financiers	7,8	5,9
Charges financières	-12,2	-2,2
Répartition globale des unités centrales	-1,9	-5,2
Perte/bénéfice avant impôts	-164,7	-2,9
Charges d'impôts	-1,1	-0,5
Intérêts minoritaires	0,0	0,6
Perte/bénéfice du groupe	-165,7	-2,8
1 dont utilisation de l'infrastructure	0,0	0,0
2 dont redevances liées à l'utilisation des sillons	-180,1	-144,0

3 Y compris dotation de la provision RPC 16 de 94 millions de francs (150 millions de francs en 2004).

Information sur le segment Trafic marchandises CFF. Bilan.

Actifs

M CHF	Trafic marchandises	
	31.12.2005	31.12.2004
Actifs circulants		
Liquidités	96,4	26,4
Créances résultant de ventes et de prestations de services	204,3	290,7
Autres créances	76,9	174,1
Stocks et travaux en cours	56,9	39,5
Actifs de régularisation	51,7	56,0
Total Actifs circulants	486,2	586,7
Actifs immobilisés		
Immobilisations financières	12,8	12,2
Immobilisations corporelles	829,7	605,6
Infrastructures en construction	62,9	261,6
Immobilisations incorporelles	14,1	21,0
Total Actifs immobilisés	919,5	900,4
Total Actifs	1 405,7	1 487,1

Passifs

M CHF	Trafic marchandises	
	31.12.2005	31.12.2004
Dettes		
Dettes financières à court terme	175,0	269,6
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	123,5	149,4
Autres dettes à court terme	72,3	23,3
Passifs de régularisation	92,0	115,3
Provisions à court terme	116,0	42,7
Total des dettes à court terme	578,9	600,3
Dettes financières à long terme	0,4	0,5
Autres dettes à long terme	240,6	146,7
Provisions à long terme	27,6	15,9
Total des dettes à long terme	268,7	163,0
Total Dettes	847,5	763,3
Capitaux propres		
Capital social	723,0	723,0
Réserves provenant de primes	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices	-1,3	1,4
Perte/bénéfice du groupe	-165,7	-2,8
Capitaux propres sans intérêts minoritaires	558,2	723,8
Total Capitaux propres	558,2	723,8
Total Passifs	1 405,7	1 487,1

Liste des participations Trafic marchandises CFF.

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12. 2005	Participation CFF % 31.12. 2004	
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Italia Srl, Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Srl, Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
SBB Cargo GmbH, Duisbourg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	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

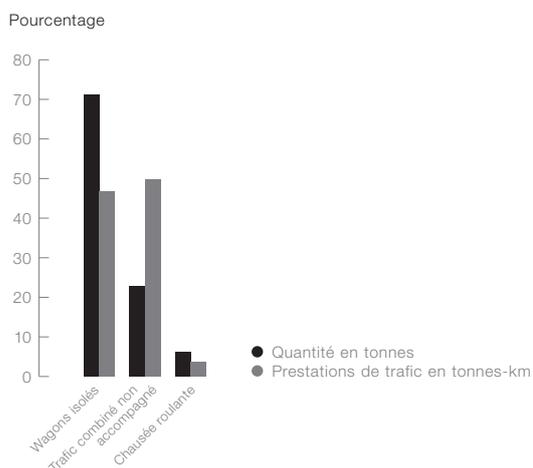
Saisie

V = Intégration globale

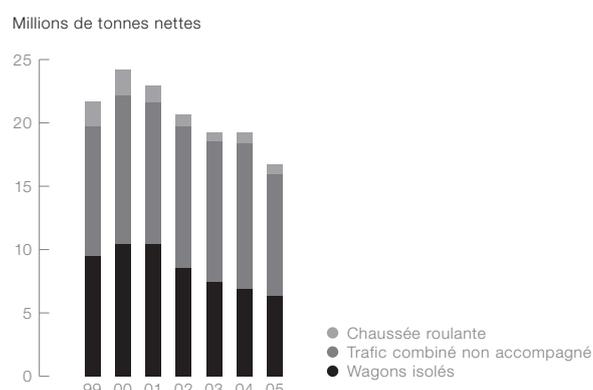
E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence

Chiffres de référence CFF Cargo.

Structure du trafic marchandises



Trafic transalpin CFF Cargo



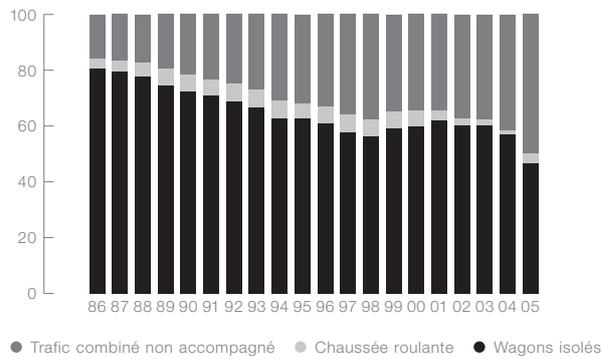
Trafic transalpin CFF Cargo

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

	2003	2004	2005	05-04 ± %
St-Gothard	17,21	17,47	14,63	-16,3
Wagons isolés	5,62	5,42	5,01	-7,6
Trafic combiné non accompagné	10,88	11,22	8,84	-21,2
Chaussée roulante	0,70	0,84	0,78	-6,7
Simplon	2,04	1,77	2,11	19,1
Wagons isolés	1,86	1,46	1,36	-7,0
Trafic combiné non accompagné	0,18	0,32	0,76	138,8
Total	19,25	19,25	16,74	-13,0
Wagons isolés	7,48	6,88	6,36	-7,5
Trafic combiné non accompagné	11,07	11,53	9,60	-16,8
Chaussée roulante	0,70	0,84	0,78	-6,7

Evolution des prestations du trafic marchandises

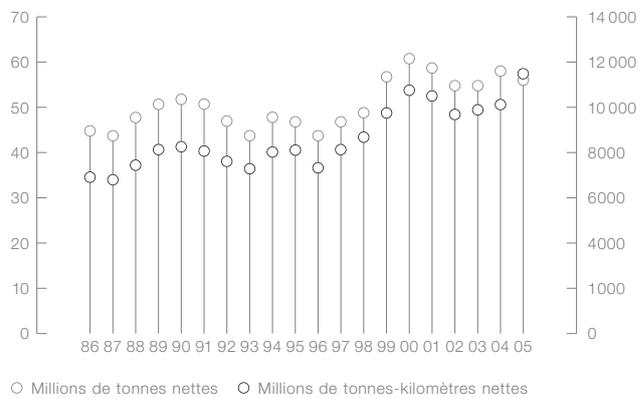
Part par mode de transport en %



Volume et prestations du trafic marchandises

Millions de tonnes

Millions de tonnes-kilomètres



Volume du trafic et prestations de trafic

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Volume du trafic	Millions t	54,78	57,92	56,15	-3,1
Secteur d'activité Trafic intérieur	1	35,96	31,69		-11,9
- Trafic intérieur wagons isolés	1	16,79	14,35		-14,5
- Trafic intérieur trains complets	1	8,58	6,97		-18,8
- Trafic intérieur trafic combiné	1	1,35	1,67		23,7
- Importation wagons isolés	1	5,09	4,72		-7,3
- Importation wagons isolés trafic comb.	1	1,26	1,22		-3,2
- Exportation wagons isolés	1	2,09	2,05		-1,9
- Exportation wagons isolés trafic comb.	1	0,80	0,71		-11,3
Secteur d'activité Nord-Sud	1	21,96	24,46		11,4
- Transit wagons isolés/trains complets	1	5,15	4,36		-15,3
- Trafic de transit trafic combiné	1	11,23	11,79		5,0
- Importation trains complets	1	4,48	4,44		-0,9
- Importation trains complets trafic comb.	1	0,19	0,27		42,1
- Exportation trains complets	1	0,46	0,46		-
- Exportation trains complets trafic comb.	1	0,45	0,55		22,2
- Trafic intérieur à l'étranger	-	-	2,59		-
Wagons chargés	Milliers	1 968	2 034	1 794	-11,8
Prestations de trafic	M t-km	9 936	10 122	11 482	13,4
Secteur d'activité Trafic intérieur	1	3 965	3 891		-1,9
- Trafic intérieur wagons isolés	1	1 834	1 672		-8,8
- Trafic intérieur trains complets	1	622	544		-12,6
- Trafic intérieur trafic combiné	1	265	340		28,5
- Importation wagons isolés	1	635	628		-1,2
- Importation wagons isolés trafic comb.	1	159	242		52,2
- Exportation wagons isolés	1	338	352		4,2
- Exportation wagons isolés trafic comb.	1	113	114		0,7
Secteur d'activité Nord-Sud	1	6 156	7 592		23,3
- Transit wagons isolés/trains complets	1	1 526	1 405		-7,9
- Transit trafic combiné	1	3 813	5 330		39,8
- Importation trains complets	1	663	654		-1,4
- Importation trains complets trafic comb.	1	10	25		163,2
- Exportation trains complets	1	74	92		24,7
- Exportation trains complets trafic comb.	1	71	86		21,6
CFF Cargo SA (Suisse)		9 285	9 315	8 571	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH		605	697	2 304	230,8
SBB Cargo Italia Srl		46	110	608	452,2

Prestations d'exploitation

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Prestations kilométriques des trains	M km	26,7	28,1	28,3	0,6
- Trafic par wagons isolés		20,1	20,3	18,8	-7,8
- Trafic combiné		6,6	7,8	9,5	22,5

1 A partir de 2004, nouvelle répartition; seuls les totaux sont comparables avec les années précédentes.

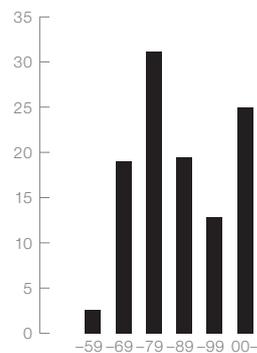
Prestations de trafic par pays

Millions de tonnes-kilomètres



Age des wagons

Répartition en % (années de construction)



Prestations de transport de réseaux européens membres de l'UIC

	En millions de t-km nettes	2005	2004	Variation en %
B Cargo		8 130	7 691	5,7
DB AG – Railion 1		83 111	77 620	7,1
Rail Cargo Austria		18 012	19 027	-5,3
CFF Cargo SA		11 482	10 122	13,4
SNCF		40 697	45 121	-9,8
Trenitalia Cargo		20 118	21 047	-4,4

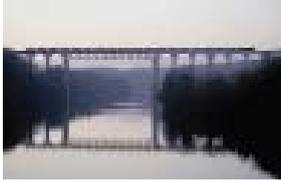
Source: UIC, statistiques annuelles

Chiffres de la division

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Personnel					
Total (consolidé)	Nombre ¹	4 898	4 869	4 872	0,1
CFF Cargo SA²		4 851	4 739	4 629	-2,3
Centrale		149	173	212	22,5
Vente		446	338	349	3,3
Production		3 161	3 100	3 062	-1,2
– Personnel des locomotives de ligne		916	838	811	-3,2
– Personnel des locomotives de manœuvre		215	154	133	-13,6
Entretien (matériel roulant)		979	935	930	-0,5
Autres		116	193	76	-60,6
Sociétés affiliées		47	130	243	86,9
Véhicules, état au 31.12.					
		2003	2004	2005	Prestation kW/véhic.
Véhicules moteurs		776	748	723	3 521
Locomotives de ligne		463	447	449	5 331
– diesel			3	3	2 240
– pouvant rouler à l'étranger		57	70	94	5 332
Locomotives de manœuvre		128	141	130	817
– diesel		74	93	91	981
Tracteurs de manœuvre		185	160	144	318
– diesel		86	73	138	318
Wagons					
En propre		12 171	11 315	10 769	43,68
– 4 essieux		4 709	4 589	4 253	70,82
– Tombereaux		2 745	2 618	2 338	54,35
– Wagons couverts		4 204	3 886	3 893	27,24
– Wagons plats, 2 essieux		1 114	1 010	881	30,34
– Wagons plats, 4 essieux		2 328	2 295	2 399	69,91
– Wagons à toit ouvrant		1 399	1 127	941	34,32
– Wagons spéciaux		381	379	317	33,36
Wagons de particuliers dans le parc CFF		7 139	7 458	7 372	60,65
Réduction des nuisances sonores					
Wagons CFF équipés de freins silencieux	Nombre	534	1016	2664	95,9
– Part du parc de wagons	%	4,4	9,2	24,7	167,6

1 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps.

2 CFF Cargo SA, y compris l'unité d'affaires Entretien du matériel roulant.



[1]



[2]



[3]



[4]

[1]

CFF Cargo transporte du matériel excavé vers le Rafzerfeld (ici sur le pont d'Eglisau) pour le compte de la Direction des travaux publics du canton de Zurich. En 2005, 93,6 pour cent des trains de marchandises du trafic intérieur étaient ponctuels et ont atteint leur gare de destination avec moins de 30 minutes de retard.

[2]

CFF Cargo achemine chaque semaine un convoi de ciment de Siggenthal à Bodio pour la société Holcim AG – ici sur la rampe du St-Gothard. Le trafic suisse par wagons isolés a accusé un recul en 2005. La demande liée aux prestations de trafic a faibli dans les secteurs de la construction, du commerce et de la logistique. Dans les domaines de l'importation et de l'exportation, en revanche, le trafic par wagons isolés a connu une évolution positive.

[3]

En Italie, CFF Cargo dessert, depuis le changement d'horaire de décembre 2005, les destinations de Melzo (près de Milan) et de Padoue pour le compte de ERS Railways, l'entreprise ferroviaire de la société de fret maritime Maersk Sealand et P&O Nedlloyd (photo). Parmi les grandes sociétés historiques de chemins de fer, CFF Cargo est la seule à avoir augmenté sensiblement ses prestations de transport sur le marché européen, aujourd'hui libéralisé.

[4]

CFF Cargo achemine chaque semaine trois trains complets de bobines d'acier plat (coils), de la région de Duisbourg vers la plate-forme de transbordement de Desio, au nord de l'Italie, pour le compte de ThyssenKrupp Stahl AG – ici l'usine de Bochum. Les transporteurs du secteur de l'acier sont de plus en plus nombreux à recourir au trafic direct entre l'Allemagne et l'Italie.

L'extrait du rapport de gestion 2005 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 imprimée fait foi.

Impressum

Edité par

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

Conception

külling partner identity, Zurich

Layout

Satzart AG, Berne

Photos

Hansjörg Egger, Uster
Franz Rindlisbacher, Zurich

Impression

Gassmann W. AG, Bienne

CFF Cargo SA
Communication
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle
Suisse
www.sbbcargo.com