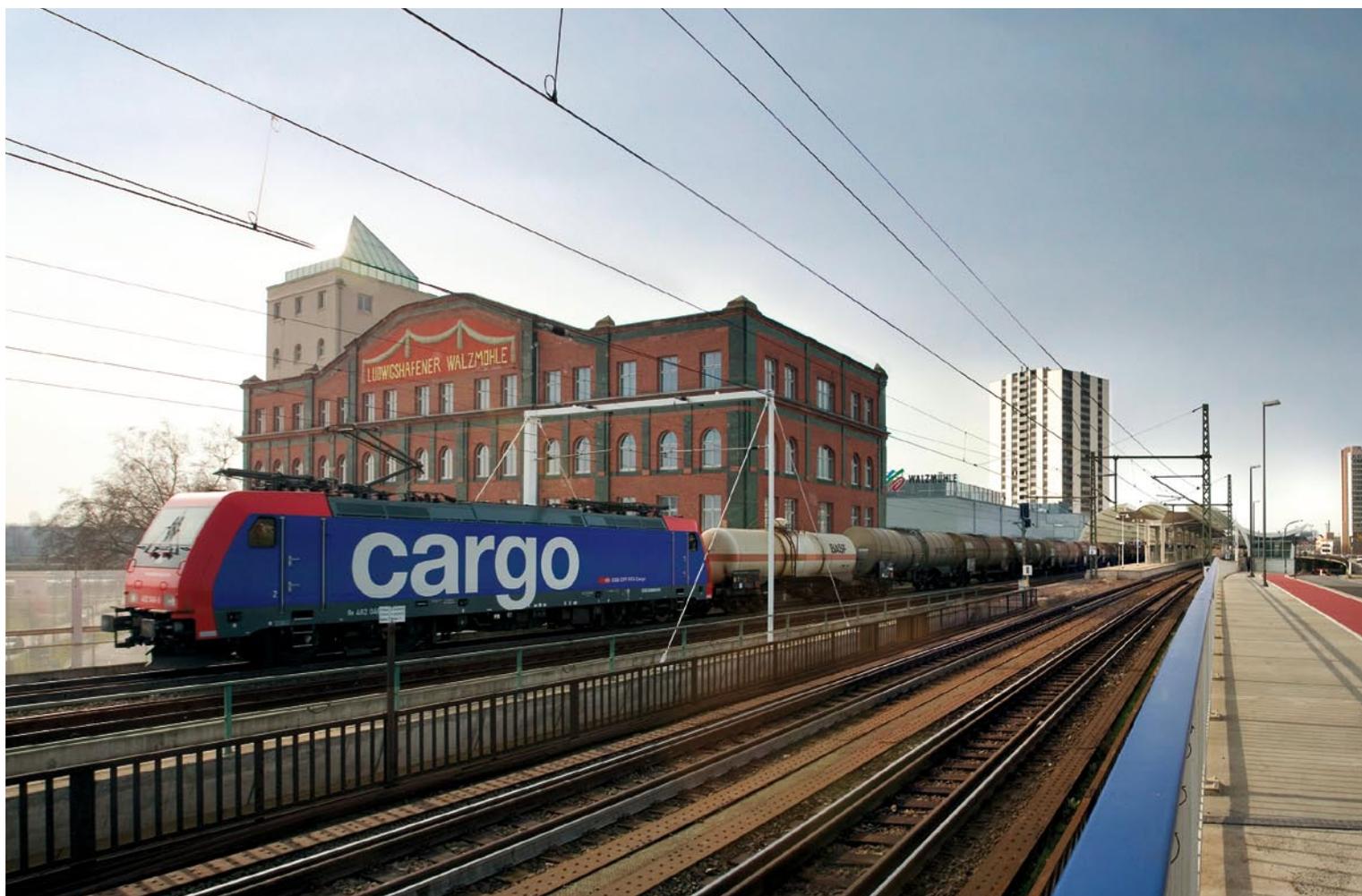


CFF Cargo en 2006.



Extrait du rapport de gestion des CFF.

Sommaire.

Avant-propos	
De nouveau sur la bonne voie, mais encore loin du but	8
CFF Cargo en 2006	
Nouveau record avec plus de 12 milliards de tonnes-kilomètres nettes	10
Chronique annuelle	16
Organigrammes	18
Chiffres financiers	20
Chiffres de référence	22



 **VTC**

VTG AG, Hamburg
Fax +49 40 2356-2330
www.vtg-rail.com

ACETON
33
1090
33
1090
33 RIV
81 08B
783 9 046-8 P
LINZ-STÄHLWERKE

91000L
24 500 kg
18.01

3301 783 9 046-8 P



V
ZUG

Marketing
Kundendienst
Ersatzteile

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←





De nouveau sur la bonne voie, mais encore loin du but.

En 2006, CFF Cargo a enrayé la tendance négative et s'est remise sur la bonne voie. Par rapport à l'année précédente, l'entreprise a marqué des points en termes de production, de productivité, de satisfaction de la clientèle, de ponctualité et de résultat financier. Elle a réussi à améliorer ses prestations de transport et a même dépassé pour la première fois de son histoire le seuil des 12 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Tous les principaux secteurs y ont contribué.

En 2006, l'environnement de CFF Cargo a été marqué par le recours accru aux conteneurs dans le trafic marchandises, par la demande soutenue et durable de transports d'acier sur le rail et par la conjoncture économique favorable, notamment au dernier trimestre. L'extension de l'offre internationale, l'application systématique du programme de réduction des coûts ainsi que la mise en œuvre des premières mesures du plan de repositionnement du secteur d'activité «Maintenance» (anciennement «Entretien du matériel roulant») ont constitué les grands faits marquants de l'exercice sous revue.

CFF Cargo a considérablement étendu son offre internationale en Allemagne et en Italie. Elle a augmenté ses prestations de transport de 29,5 pour cent en Allemagne et de 16,8 pour cent en Italie. Pour la première fois depuis sa création, CFF Cargo a réalisé 30 pour cent de ses prestations de transport hors de Suisse. En Suisse, l'entreprise a réussi à accroître ses prestations de transport de 6,5 pour cent malgré la concentration du réseau de desserte dans le trafic par wagons isolés. Elle a pu abaisser ses charges d'exploitation et, partant, améliorer sa productivité grâce à la mise en œuvre systématique d'un programme de réduction des coûts.

Cette hausse de la productivité a permis d'améliorer sensiblement le résultat et de ramener la perte annuelle à 37,3 millions de francs contre 165,7 millions en 2005,

année où CFF Cargo avait dû constituer des provisions au titre des restructurations à hauteur de 110 millions de francs. Au cours de l'exercice sous revue, les subventions versées par la Confédération ont diminué de 27 millions de francs.

Le repositionnement du secteur d'activité «Maintenance» a été poursuivi. Après avoir recherché durant l'exercice sous revue un partenaire solide pour les Ateliers industriels de Bienne, CFF Cargo a signé en février 2007 un accord avec Alstom Schienenfahrzeuge AG portant sur la création d'une nouvelle entreprise. Par ailleurs, CFF Cargo a appliqué les premières mesures visant à faire des Ateliers industriels de Bellinzona un centre de compétences hautement compétitif dans le domaine de l'entretien des wagons et des locomotives électriques.

En Allemagne et en Italie, les clients se sont de nouveau montrés très satisfaits. La satisfaction de la clientèle suisse a nettement augmenté, en dépit d'une réorganisation de grande ampleur sur l'ensemble du réseau de desserte suisse. Malgré des prestations de trafic en hausse, CFF Cargo a également optimisé son taux de ponctualité, déjà élevé.

Même si CFF Cargo a réussi à s'améliorer dans bien des domaines, il lui reste du chemin à parcourir. Elle doit notamment mettre en œuvre sa stratégie de recentrage sur la clientèle et poursuivre son programme de compression des coûts, l'essentiel étant de confirmer sa croissance en 2007.



Andreas Meyer
Président du Conseil d'administration



Daniel Nordmann
Délégué du Conseil d'administration

Trafic marchandises: plus de 12 milliards de tonnes-kilomètres nettes.

En 2006, CFF Cargo a enrayé la tendance négative observée l'année précédente et a sensiblement amélioré sa productivité. Avec des prestations de transport de 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes, elle a dépassé pour la première fois le seuil des 12 milliards (+7,5 pour cent). Cette belle performance est imputable à l'expansion en Allemagne et en Italie, au recours accru aux conteneurs dans le trafic marchandises international, à la demande soutenue et durable de transports d'acier en Europe ainsi qu'à la conjoncture économique favorable, notamment au dernier trimestre. En Suisse, les prestations de transport ont augmenté de 6,5 pour cent, bien que le réseau de desserte soit désormais concentré sur 323 points de chargement.

CFF Cargo a réussi à améliorer le produit du trafic de 1,5 pour cent, à 1005,9 millions de francs contre 991,2 millions de francs en 2005. Parallèlement, tout en améliorant ses prestations de transport, elle a pu abaisser ses charges d'exploitation grâce à la mise en œuvre d'un programme d'économie qui met l'accent sur la réduction des coûts structurels et sur la concentration du réseau de desserte en trafic suisse par wagons isolés. Cette hausse de la productivité a permis d'améliorer considérablement le résultat et, partant, de ramener la perte annuelle à 37,3 millions de francs contre 165,7 millions en 2005, année où CFF Cargo avait dû constituer des provisions au titre des restructurations à hauteur de 110 millions de francs. Au cours de l'exercice sous revue, les subventions relatives au prix du sillon versées par la Confédération pour le trafic intérieur suisse ont diminué de 27 millions de francs.

La Deutsche Bahn a résilié de manière unilatérale et à court terme sa collaboration avec CFF Cargo portant sur le trafic en coopération, si bien que CFF Cargo n'assure plus les prestations de transport pour le compte de la société allemande à la frontière suisse depuis avril 2006. Les pertes occasionnées ont été partiellement compensées par les recettes issues des mandats de transport nouvellement acquis.

Meilleure écoute de la clientèle. CFF Cargo a décidé de se rapprocher encore de ses clients au début 2007 et de répartir l'organisation en trois secteurs: «Suisse», «International» et «Maintenance» (anciennement «Entretien du matériel roulant»).

Extension de l'offre internationale en Allemagne et en Italie.

CFF Cargo a poursuivi son développement en Allemagne et en Italie. Elle a augmenté ses prestations de transport de 29,5 pour cent en Allemagne et de 16,8 pour cent en Italie. Pour la première fois depuis sa création, CFF Cargo a réalisé 30 pour cent de ses prestations de transport hors de Suisse. Au total, les prestations de transport sur l'axe international Nord-Sud ont augmenté de 8,0 pour cent et représentent 8,2 milliards de tonnes-kilomètres nettes (2005: 7,59 milliards de tonnes-kilomètres nettes). Le chiffre d'affaires s'est accru de 2,4 pour cent. A la fin 2006, CFF Cargo a réussi à faire passer le nombre de ses convois hebdomadaires à 410 en Allemagne (360 en 2005) et à 380 en Italie (260 en 2005).

Prestations de transport de CFF Cargo par société

En millions de tonnes-kilomètres nettes	2006	2005	Variation
CFF Cargo SA (Suisse)	8 439,5	8 570,6	-1,5%
SBB Cargo			
Deutschland GmbH	2 983,4	2 303,8	29,5%
SBB Cargo Italia S.r.l.	710,4	608,0	16,8%
Achats auprès de tiers	211,1	264,1	-20,1%
Total	12 344,4	11 482,4	7,5%

Trafic marchandises: l'essentiel en bref.

- Record en termes de prestations de transport en 2006: 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes (+7,5%).
- Augmentation des prestations de transport de 29,5 pour cent en Allemagne et de 16,8 pour cent en Italie.
- Amélioration des prestations de transport de 6,5 pour cent en Suisse.
- Perte annuelle de 37,3 millions de francs en 2006.

Trafic marchandises: objectifs stratégiques.

- Appliquer systématiquement la stratégie de transit adoptée en trafic international Nord-Sud.
- Marché suisse: proposer une offre sur tout le territoire en assurant une exploitation rentable. Augmenter la productivité et favoriser une croissance modérée.
- Parvenir à un résultat équilibré.

CFF Cargo en bref¹

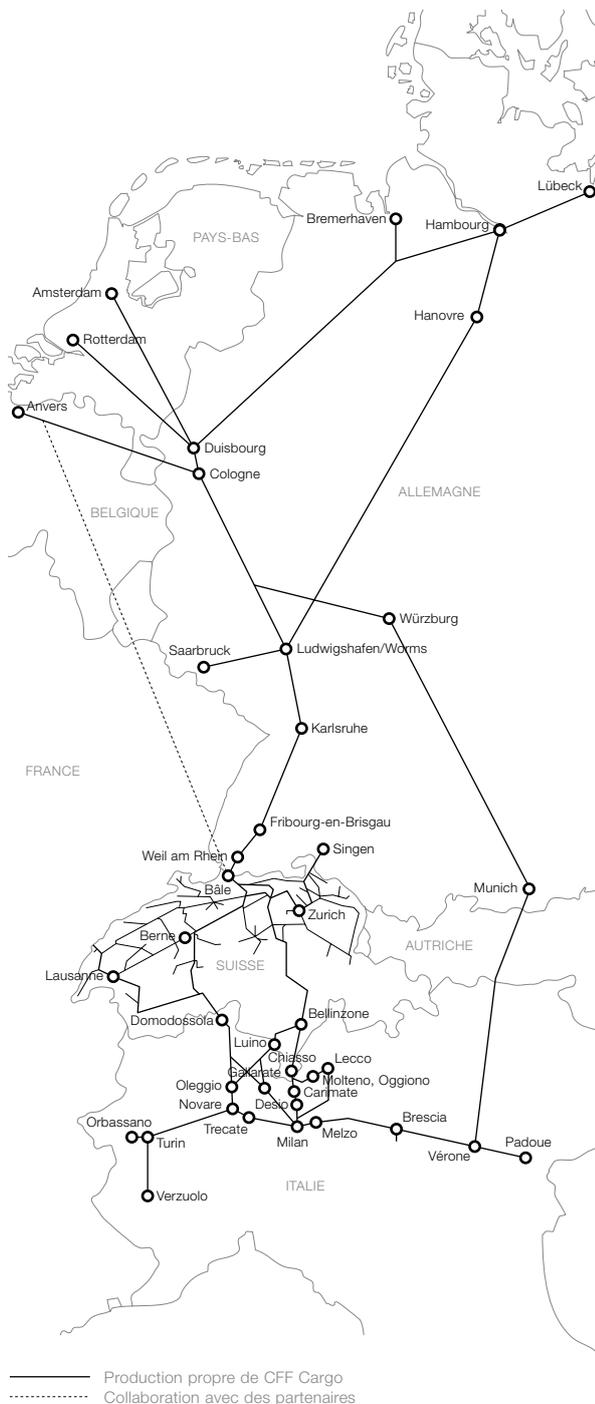
En millions de CHF	2006	2005	2004
Produits d'exploitation	1 228,5	1 226,5	1 333,9
<i>dont produits du trafic</i>	1 005,9	991,2	1 102,7
Charges d'exploitation	1 258,2	1 392,9	1 337,7
Résultat d'exploitation	-29,6	-166,4	-3,8
EBIT	-29,2	-158,4	-1,4
Résultat de l'exercice	-37,3	-165,7	-2,8
Investissements bruts	132,2	176,0	224,6
Effectif ²	Nombre 4 596	4 872	4 869

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.

Prestations de transport de CFF Cargo par secteur d'activité

En millions de tonnes-km nettes	2006	2005	Variation en %
Total	12 344,4	11 482,4	7,5
Secteur d'activité Trafic intérieur	4 145,2	3 890,5	6,5
Secteur d'activité Nord-Sud	8 199,2	7 591,9	8,0
Total secteur d'activité Trafic intérieur	4 145,2	3 890,5	6,5
Trafic intérieur wagons isolés	1 705,4	1 672,1	2,0
Trafic intérieur trains complets	524,5	543,8	-3,5
Trafic intérieur trafic combiné	369,0	339,9	8,6
Trafic d'importation wagons isolés	746,8	627,5	19,0
Trafic d'importation wagons isolés en trafic combiné	241,9	241,5	0,2
Trafic d'exportation wagons isolés	449,3	351,9	27,7
Trafic d'exportation wagons isolés en trafic combiné	108,2	113,9	-5,0
Total secteur d'activité Nord-Sud	8 199,2	7 591,9	8,0
Trafic de transit wagons isolés/trains complets	1 298,1	1 404,6	-7,6
Trafic de transit trafic combiné	5 817,3	5 329,9	9,1
Trafic d'importation trains complets	672,7	653,8	2,9
Trafic d'importation trains complets en trafic combiné	71,5	25,0	186,1
Trafic d'exportation trains complets	92,8	92,3	0,5
Trafic d'exportation trains complets en trafic combiné	95,3	86,2	10,6
Trafic intérieur à l'étranger	151,5		

Réseau desservi par CFF Cargo



Pendant l'exercice sous revue, CFF Cargo a fortement développé son offre internationale en trafic par wagons isolés et en transport de marchandises depuis et vers des sites de production de clients sans raccordement au réseau ferroviaire (trafic de porte à porte). Depuis mai 2006, le réseau de CFF Cargo a été étendu à d'autres espaces économiques, comme le lac de Constance (avec Singen), Baden (avec Karlsruhe) et Ostholstein (avec Lübeck) en Allemagne. Les activités ont été renforcées dans la région Rhin-Main (avec Worms) et dans la Ruhr. En Italie, l'activité s'est développée dans la partie orientale de la Lombardie (avec Brescia) et dans le Piémont (avec Turin). CFF Cargo a ainsi complété ses liaisons, déjà très nombreuses, entre des centres économiques importants et des régions à forte concentration urbaine.

Trafic combiné. Le recours de plus en plus fréquent aux conteneurs dans le trafic international de marchandises s'est confirmé durant l'exercice sous revue. Par rapport à 2005, CFF Cargo a ainsi augmenté de plus de 10 pour cent ses prestations de transport dans ce segment.

Depuis le printemps 2006, CFF Cargo assure, pour le compte de la société ERS Railways, l'acheminement de trains-blocs de conteneurs de Bâle à Padoue et Melzo (près de Milan) sous sa propre responsabilité et en utilisant ses locomotives. Depuis l'été, elle achemine de Mannheim à Melzo des trains-blocs de conteneurs sur mandat de l'opérateur italien de transport combiné Hannibal SpA, ainsi que des trains de Lübeck vers Novare pour le compte de l'opérateur Hupac SA. Depuis l'automne, elle prend en charge l'acheminement de trains-blocs de conteneurs sur le trajet Anvers-Padoue, via le tunnel du Brenner. De plus, toujours en 2006, elle a fortement développé ses prestations au départ des ports de la mer du Nord à destination de Gallarate.

Depuis décembre, CFF Cargo achemine chaque semaine des trains-blocs de conteneurs entre Hambourg/Bremerhaven-Rekingen et/ou Frenkendorf pour le compte de la société Intercontainer (ICF).

Elle assure également l'acheminement de trains sur le parcours italien entre Domodossola et Novare sur mandat de RAlpin, société exploitante de la chaussée roulante Fribourg-en-Brigau-Novare.

Transports pour le compte de la sidérurgie. Le rail a encore été largement sollicité pour le transport de l'acier en 2006. Après avoir augmenté ses prestations dans ce

secteur de plus de 12 pour cent, CFF Cargo a atteint ses limites de capacité. La pénurie en wagons adaptés, qui affecte toute l'Europe, a entravé la croissance.

CFF Cargo a réussi à développer les transports sur l'axe Nord-Sud et à décrocher de nouveaux mandats. Ainsi, elle achemine désormais des rouleaux d'acier plat (coils) à destination de Turin sur mandat de ThyssenKrupp Stahl AG depuis les usines situées dans la région de Duisbourg.

En Italie du Nord, CFF Cargo a obtenu de nouveaux mandats de transport de coils sur l'axe Sud-Nord pour le compte de différents fournisseurs d'acier, si bien que tous les wagons adaptés pour le transport de l'acier allemand vers l'Italie sont désormais mieux exploités.

Trafic sur la rive gauche du Rhin. Dans le secteur du trafic sur la rive gauche du Rhin depuis Mechelen (Belgique) à destination de Bâle via Metz, les compagnies partenaires SNCF Fret (France), B Cargo (Belgique), CFL (Luxembourg) et CFF Cargo ont fondé en avril 2006 la société Sibelit dans le but d'optimiser les ressources disponibles des maisons mères. Le recours à des locomotives et à des mécaniciens de CFF Cargo n'est pas prévu.

Trafic transalpin. Durant l'exercice sous revue, CFF Cargo a transporté 17,21 millions de tonnes nettes de marchandises via les Alpes contre 16,74 millions en 2005, mettant ainsi un terme au recul observé depuis plusieurs années. Cette légère progression du trafic transalpin de 2,8 pour cent s'explique par l'acquisition de nouveaux mandats et par la croissance du volume de transport sous l'effet de la conjoncture. Les prestations de transport ont augmenté de 9,0 pour cent et atteignent 8006 millions de tonnes-kilomètres nettes contre 7344 l'année précédente, preuve que la distance parcourue par les trains s'est accrue par rapport à 2005.

Trafic ferroviaire transalpin de CFF Cargo

Volumes de transport en millions de tonnes	2006	2005	Variation
Trafic par wagons isolés	5,95	6,36	-6,4 %
Trafic combiné non accompagné	10,55	9,60	9,9 %
Chaussée roulante	0,71	0,78	-9,0 %
Total	17,21	16,74	2,8 %

Prestations de transport en millions de t-km	2006	2005	Variation
Trafic par wagons isolés	1 919	1 904	0,8 %
Trafic combiné non accompagné	5 852	5 181	13,0 %
Chaussée roulante	235	259	-9,3 %
Total	8 006	7 344	9,0 %

Suisse: augmentation du trafic par wagons isolés.

Sur le marché suisse, CFF Cargo a augmenté ses prestations de transport de 6,5 pour cent à 4,15 milliards de tonnes-kilomètres nettes (3,89 milliards en 2005). Malgré la concentration du réseau, le trafic par wagons isolés a également réalisé une belle progression avec une croissance de 9,4 pour cent. Le taux d'utilisation du réseau en trafic suisse par wagons isolés augmentant en conséquence, CFF Cargo a pu améliorer nettement sa productivité dans ce secteur et faire progresser son chiffre d'affaires de 0,8 pour cent.

Mise en place réussie du nouveau réseau de desserte.

Le 28 mai 2006, CFF Cargo a mis en place le nouveau réseau de desserte pour le trafic suisse par wagons isolés. Il est axé sur les besoins des transporteurs et comprend 323 points de chargement. Par ailleurs, 200 solutions clients (concepts de services flexibles aménagés en dehors du réseau de base) ont été négociées. Ainsi, le trafic suisse par wagons isolés prend une nouvelle dimension et devient plus compétitif.

Moins de betteraves, moins de matériaux d'excavation.

En 2006, CFF Cargo a transporté moins de betteraves à sucre depuis les lieux de chargement jusqu'aux usines, car la récolte a été moins abondante en raison d'un été chaud.

L'avancement des travaux sur de grands chantiers, comme celui du contournement ouest de Zurich, a entraîné une forte diminution des prestations de transport dans ce segment.

Importations: voitures et bananes. Chaque semaine, CFF Cargo assure l'acheminement d'un train complet de voitures entre Zeebrugge (Belgique) et Safenwil pour le compte de STVA. B Cargo prend en charge le trajet Zeebrugge-Aix-La-Chapelle en tant que transporteur mandaté, avant de passer le relais à CFF Cargo à hauteur d'Aix-La-Chapelle.

Migros, la première entreprise suisse de vente au détail, a opté pour l'acheminement ferroviaire de ses cargaisons de bananes: deux fois par semaine, CFF Cargo assure le transport de groupes de wagons vers la Suisse.

Secteur d'activité «Maintenance»: première étape vers le repositionnement.

Durant l'exercice sous revue, CFF Cargo a poursuivi le repositionnement du secteur d'activité «Maintenance», passant à la phase de mise en œuvre de ce projet. Ce repositionnement lui permet de faire face à la contraction de la demande dans le domaine des prestations de maintenance de locomotives ainsi qu'au durcissement de la concurrence dans le secteur du gros entretien des wagons.

Les Ateliers industriels de Bellinzona demeurent le centre de compétences pour le gros entretien des locomotives de ligne modernes et plus anciennes. Désormais, le gros entretien des wagons sera également concentré sur ce site. D'autres mesures doivent permettre d'améliorer la productivité de ces ateliers.

Le site de Bienne continuera à gérer, mais de manière accrue, l'entretien des locomotives de manœuvre, des véhicules de service à moteur diesel et des wagons-citernes. CFF Cargo exploitera cette activité en tant qu'actionnaire minoritaire, de pair avec un partenaire industriel.

Les prestations de maintenance effectuées en cours d'exploitation seront dorénavant concentrées sur les sites de Muttenz, de Limmattal (gare de triage), de Lausanne et de Chiasso. Le centre d'entretien de Lugano-Vedeggio sera fermé, tandis que celui de Bienne sera mis à la disposition de CFF Voyageurs. Le centre d'entretien d'Erstfeld sera encore exploité jusqu'à l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard. Les équipes mobiles, qui peuvent fournir des prestations d'entretien sur les véhicules directement sur site, ont été renforcées.

Matériel roulant: nouvelles locomotives et nouveaux wagons à parois coulissantes.

Locomotives. Durant l'exercice sous revue, CFF Cargo a reçu les 15 dernières des 50 locomotives bicourant Re 482 commandées en 2001 et en 2002 auprès de Bombardier Transportation pour le trafic marchandises

international entre l'Allemagne et la Suisse. Ces 15 locomotives disposent d'une autorisation de circuler en Autriche et peuvent par exemple être utilisées pour le trafic via le tunnel du Brenner.

Au cours des révisions ordinaires, les premières locomotives de type Re 420, 620 et 484 ont été équipées du système de signalisation et de sécurité ferroviaire ETCS (investissement: 37 millions de francs) et les cabines des locomotives Re 420 ont été climatisées (investissement: 12 millions de francs).

Wagons. CFF Cargo a pris livraison du millième wagon à parois coulissantes que la société Greenbrier Europe a construit à sa demande. La série commandée en 2003 est ainsi complète.

Par ailleurs, CFF Cargo a investi 35,5 millions de francs dans 200 wagons à parois coulissantes à quatre essieux. 150 wagons sans parois coulissantes (Habbiins) ont été intégrés au pool de wagons de Transwaggon (TWA). Grâce à la collaboration avec TWA, les clients de CFF Cargo ont accès à l'ensemble du parc de wagons, qui comprend 5000 wagons à parois coulissantes dotés de diverses spécifications.

Un wagon sur trois désormais silencieux. Au cours de l'année 2006, près de 1000 wagons ont été équipés de freins antibruit. Si l'on y ajoute les wagons acquis ces dernières années, CFF Cargo possède à ce jour 3767 wagons silencieux, ce qui représente 33,8 pour cent de son parc de véhicules. Les travaux d'assainissement doivent s'achever en 2009.

Satisfaction de la clientèle et qualité: améliorations notables.

CFF Cargo a mis en œuvre le programme de mesures «Satisfaction de la clientèle plus» et a obtenu des améliorations notables dans certains domaines. Ainsi, la disponibilité des wagons ouverts (wagons E) a été accrue en été et en automne, le Centre Service Clientèle a été renforcé de manière ciblée et la ponctualité sur l'axe Nord-Sud a été améliorée.

International. Au cours de l'exercice sous revue, la satisfaction des clients du trafic de transit et du trafic international a été mesurée différemment par rapport à 2005. La satisfaction spontanée affiche une valeur

comparable, l'indice ayant de nouveau obtenu une excellente note (7,91 sur une échelle de 10 contre 7,94 l'année passée). Les entreprises interrogées ont indiqué que la fiabilité et la qualité figurent parmi les critères les plus importants dans le choix d'un prestataire de services. Les clients souhaitent des améliorations en matière de délai de réponse aux offres, de disponibilité des wagons et de traitement des réclamations.

Suisse. En 2006, la satisfaction des clients suisses a nettement augmenté, malgré une réorganisation de grande ampleur sur l'ensemble du réseau de desserte suisse. Sur une échelle de 10, l'indice de satisfaction de la clientèle a atteint une valeur moyenne intermédiaire de 7,32 (6,89 en 2005), comme en 2003. Tous les critères de qualité, comme la fiabilité ou le conseil professionnel, ont été mieux notés qu'en 2005. En revanche, la réputation et l'image de CFF Cargo, la réactivité à la suite d'une réclamation ou d'une demande de rectification de facture ainsi que le rapport qualité-prix des tarifs de transport et des prestations complémentaires ont obtenu une moins bonne note.

Ponctualité. Dans le trafic international Nord-Sud, le taux de ponctualité pour les clients CFF Cargo ayant conclu une charte de qualité s'est hissé à 81 pour cent en 2006, malgré des prestations de trafic en hausse; quatre trains sur cinq sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard d'une heure au maximum. En 2005, CFF Cargo avait enregistré une ponctualité de 75 pour cent. Ainsi, elle a pu encore améliorer la qualité de ses prestations sur l'axe Nord-Sud au profit de ses clients. Elle entend porter la ponctualité à 85 pour cent.

Dans le trafic intérieur suisse, la ponctualité des trains de marchandises a aussi été améliorée: dans le trafic par wagons isolés, 96 pour cent des trains (93,6 pour cent en 2005) sont parvenus à destination à l'heure ou avec un retard de 30 minutes au plus et 97,5 pour cent (97,8 pour cent en 2005) des trains de Cargo Express et de la Poste sont arrivés dans les temps.

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

L'effectif moyen de CFF Cargo a diminué de 5,7 pour cent par rapport à 2005. Filiales comprises, il était de 4596 postes à plein temps, contre 4872 en 2005.

Suisse. A la faveur d'un programme de restructuration, CFF Cargo a réduit ses effectifs de 11,2 pour cent, à 4093 postes à plein temps (4611 en 2005). Des économies annuelles d'environ 50 millions de francs peuvent ainsi être réalisées.

Allemagne. Le nombre de collaborateurs a augmenté de 26,1 pour cent pour atteindre 140 postes à plein temps (111 en 2005). La majorité des postes à pourvoir étaient liés à la conduite des locomotives et à la manœuvre.

Italie. En Italie, CFF Cargo a échoué dans sa tentative d'augmentation des effectifs. Ceux-ci ont même diminué de 1,9 pour cent pour s'établir à 154 postes à plein temps, contre 157 en 2005. En milieu d'année, des concurrents ont débauché des mécaniciens qualifiés.

Nouveaux profils professionnels. CFF Cargo a tiré profit des changements intervenus dans la production et a défini, en collaboration avec la commission du personnel et les syndicats, de nouveaux profils professionnels pour les trois métiers de base «Mécanicien Cargo», «Contrôleur technique Cargo» et «Spécialiste production régionale Cargo». Ce concept de nouveaux profils a été mis en œuvre le 1^{er} janvier 2007.

Nouvelle CCT CFF Cargo. L'exercice a été marqué par de longues et âpres négociations sur la convention collective de travail, qui ont abouti peu avant la fin de l'année.

Pour sa part, SBB Cargo Italia a réussi à conclure avec les syndicats une convention collective de travail conforme aux exigences d'une compagnie de fret ferroviaire moderne.

Perspectives 2007.

CFF Cargo mise sur une expansion modérée en Suisse et sur une croissance forte en Allemagne comme en Italie. Les nouvelles offres en trafic international par wagons isolés doivent être consolidées et développées.

Axée en priorité sur les besoins des clients, la nouvelle organisation vise à créer des relations plus étroites et à accroître le volume d'activité.

Enfin, la mise en œuvre du repositionnement du secteur «Maintenance» doit se poursuivre.

Chronique annuelle 2006.

Mars

9 mars — Avec deux nouvelles destinations Melzo et Padoue, aux portes de Venise, CFF Cargo élargit considérablement son rayon d'action international. Elle achemine, avec ses propres locomotives, des trains-blocs de conteneurs entre la Suisse et l'Italie pour le compte de la compagnie néerlandaise ERS Railways.

17 mars — Face à la concurrence et au recul de la demande de prestations de maintenance, CFF Cargo procède à un repositionnement de l'unité «Entretien du matériel roulant». Dans le secteur du gros entretien des wagons, les surcapacités européennes entraînent une forte pression sur les prix. Sans recourir aux licenciements, près de 220 postes doivent être supprimés d'ici fin 2008. Parallèlement au renforcement des Ateliers industriels de Bellinzona, CFF Cargo recherche un partenaire industriel pour assurer la maintenance des locomotives de manœuvre et des véhicules de service à moteur diesel ainsi que l'entretien des wagons-citernes sur le site de Bienne.

Avril

4 avril — Les sociétés de fret ferroviaire CFF Cargo, B Cargo (Belgique), SNCF Fret (France) et CFL (Luxembourg) annoncent la création de la société Sibelit sous la forme d'un partenariat. Le double objectif de cette coopération consiste à améliorer la qualité de la production ferroviaire sur l'axe Anvers-Bâle-Milan et à augmenter la part de marché du rail.

27 avril — CFF Cargo annonce l'extension de son offre en Allemagne et en Italie. Sa présence à Singen, Karlsruhe et Lübeck ainsi qu'à Brescia et Turin lui permet de desservir de nouveaux espaces économiques d'envergure en Allemagne et en Italie. CFF Cargo se positionne ainsi comme un acteur flexible, fiable et de grande qualité sur le marché libéralisé.

Mai

29 mai — CFF Cargo met en place le nouveau réseau de desserte pour le trafic suisse par wagons isolés. Il est axé sur les besoins des transporteurs et comprend 323 points de chargement. Par ailleurs, 200 solutions clients en dehors du réseau de base ont été négociées. Ainsi, le trafic suisse par wagons isolés prend une nouvelle dimension et devient plus compétitif. La mise en place se déroule sans aucune difficulté.

Juin

28 juin — CFF Cargo annonce sa volonté de se rapprocher encore de ses clients en tenant davantage compte de leurs besoins. A cette fin, elle décide de réorganiser sa structure au début 2007 et de répartir les activités de transport sur deux secteurs – «Suisse» et «International». Le secteur «Maintenance» (anciennement «Entretien du matériel roulant») est également recentré pour mieux répondre aux besoins de la clientèle.

Août

21 août — CFF Cargo achemine des bananes depuis Bremerhaven vers la Suisse pour le compte de l'entreprise de vente au détail Migros. La banane est une marchandise délicate à transporter, car le fruit ne doit pas être soumis à de fortes variations de température, ce qui pose des exigences élevées à l'ensemble de la chaîne logistique.

23 août — Les 15 dernières locomotives bicourant Re 482 commandées pour le trafic marchandises international entre l'Allemagne et la Suisse sont livrées. Elles sont au bénéfice d'une autorisation de circuler en Autriche.

Septembre

18 septembre — CFF Cargo fait l'acquisition de 200 wagons à parois coulissantes à quatre essieux. 150 sont intégrés au pool de wagons de Transwaggon (TWA). Grâce à la collaboration avec TWA, les clients de CFF Cargo ont accès à l'ensemble du parc de wagons, qui comprend environ 5000 wagons à parois coulissantes dotés de diverses spécifications.

20 septembre — CFF Cargo prend livraison du millième wagon à parois coulissantes que la société Greenbrier Europe a construit à sa demande. La série commandée en 2003 est ainsi complète.

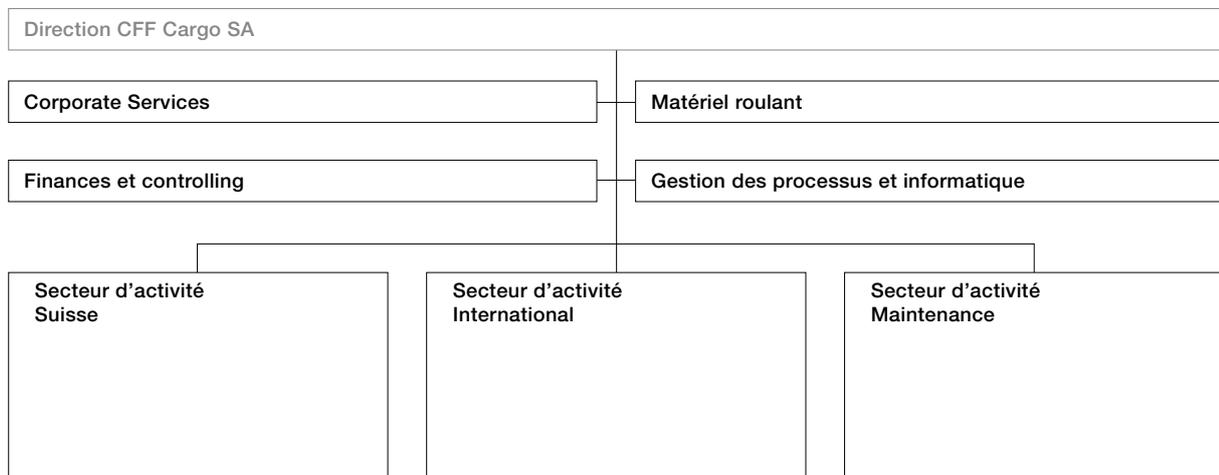
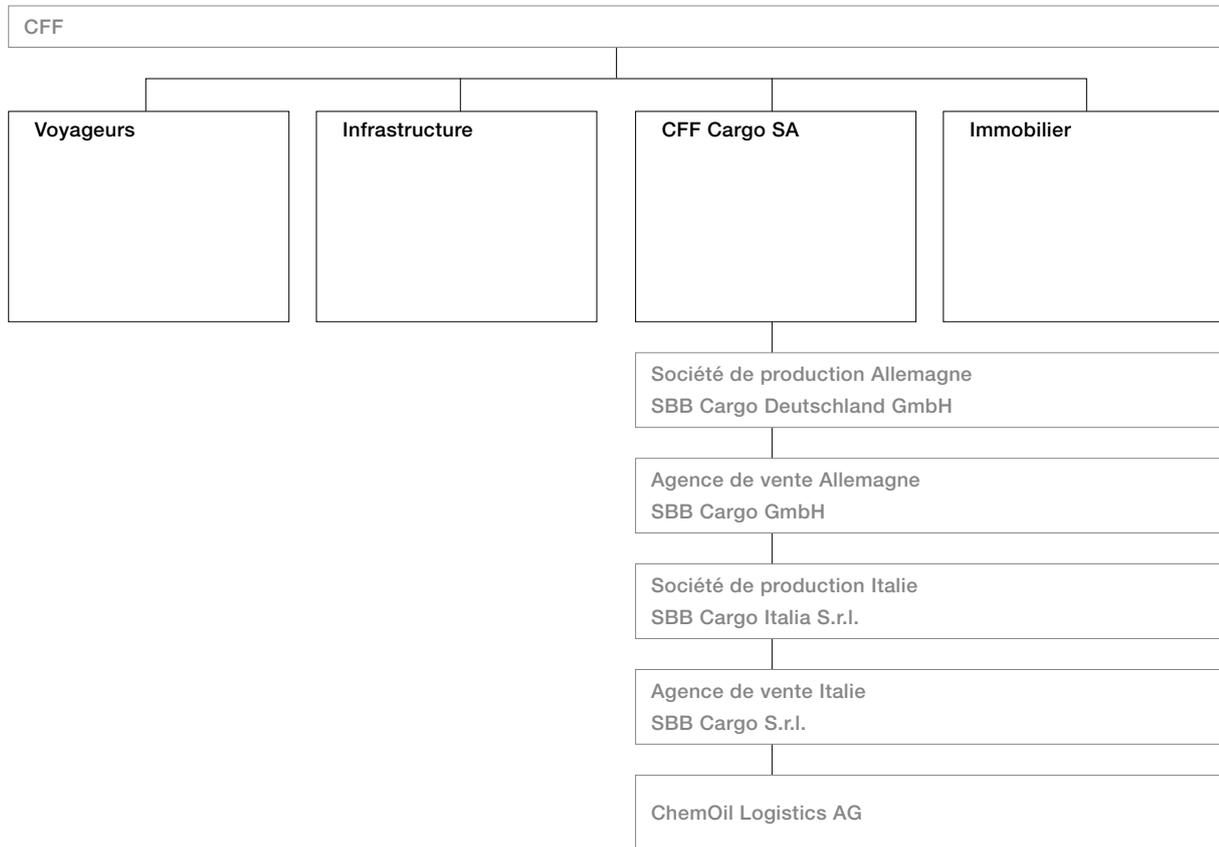
Octobre

10 octobre — CFF Cargo élargit son rayon d'action international en trafic combiné. L'entreprise achemine désormais des trains-blocs de conteneurs sur la ligne Lübeck–Novare pour le compte de l'opérateur Hupac SA. En sa qualité de transporteur contractuel, elle emprunte pour la première fois le tunnel du Brenner pour le parcours Anvers–Padoue. Les entreprises ferroviaires B Cargo, Wiener Lokalbahn et Trenitalia opèrent comme sous-traitants de CFF Cargo.

Décembre

15 décembre — A l'issue d'âpres et longues négociations, les CFF et les syndicats s'accordent sur une nouvelle convention collective de travail de quatre pour les CFF et CFF Cargo.

Organigrammes.



Direction de CFF Cargo SA.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]

[1] Daniel Nordmann (1955, CH)

Président de la Direction et délégué du Conseil d'administration de CFF Cargo, titulaire d'un Executive MBA en gestion logistique, Université de St-Gall, et psychologue HAP (Hochschule für angewandte Psychologie). Aux CFF depuis 1998, d'abord comme chef de l'unité centrale personnel.

[2] Nicolas Perrin (1959, CH)

Directeur adjoint de CFF Cargo, responsable du secteur d'activité International, ingénieur en génie civil EPF. Aux CFF depuis 1987, notamment comme collaborateur personnel du président de la Direction générale et suppléant du Délégué Rail 2000.

[3] Adrian Keller (1966, CH)

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

[4] Peter Meier (1954, CH)

Responsable Finances et controlling, licencié en sciences économiques et diplômé d'expert-comptable. Auparavant, responsable des finances auprès de Mondial Assistance, Elvia Société d'Assurances de voyages, sise à Zurich et à Paris.

[5] Jürgen Mues (1963, D)

Responsable Corporate Services, titulaire d'un Executive MBA en gestion logistique, Université de St-Gall et ingénieur en productique. Chez CFF Cargo depuis 2006. Auparavant directeur du département Logistique et Informatique chez Roche Consumer Health.

[6] Martin Rühl (1958, D)

Responsable Gestion des processus et informatique, diplômé en sciences naturelles et en informatique de gestion. Auparavant chez Transport-, Informatik- und Logistik-Consult GmbH (filiale de Deutsche Bahn AG), notamment comme directeur de la succursale de Vienne.

[7] Christoph Rütimann (1964, CH)

Responsable du secteur d'activité Maintenance, ingénieur ES. A occupé auparavant des fonctions dirigeantes chez ABB, Daimler Benz et Daimler Chrysler dans les secteurs de l'ingénierie, du support et de la maintenance.

Information sur le segment Trafic marchandises CFF.

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

M CHF	2006	2005
Produits d'exploitation		
Produits du trafic	1 005,9	991,2
Indemnités compensatoires	13,8	11,1
Produits résultant de la location d'immeubles	3,4	3,6
Produits accessoires	152,8	166,3
Autres produits	7,8	5,9
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	62,1	64,3
Déductions sur les produits	-17,4	-16,0
Total Produits d'exploitation	1 228,5	1 226,5
Charges d'exploitation		
Charges de matières	-129,5	-122,3
Charges de personnel ²	-495,7	-618,4
Autres charges d'exploitation ¹	-513,3	-537,4
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-97,5	-88,6
Charges d'investissement non activées	-5,4	-7,3
Répartition globale des unités centrales	-16,8	-18,9
Total Charges d'exploitation	-1 258,2	-1 392,9
Résultat d'exploitation	-29,6	-166,4
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	0,4	8,0
EBIT	-29,2	-158,4
Produits financiers	12,5	7,8
Charges financières	-17,9	-12,2
Répartition globale des unités centrales	-1,9	-1,9
Bénéfice/perte avant impôts	-36,5	-164,7
Charges d'impôts	-0,8	-1,1
Bénéfice/perte du groupe	-37,3	-165,7
¹ dont redevances liées à l'utilisation des sillons	-208,2	-180,1

2 2005: y compris dotation de la provision RPC 16 de 94 millions de francs.

Information sur le segment Trafic marchandises CFF.

Bilan.

Actifs

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Actifs circulants		
Liquidités	53,0	96,4
Créances résultant de ventes et de prestations de services	184,8	204,3
Autres créances	73,4	76,9
Stocks et travaux en cours	60,7	56,9
Actifs de régularisation	49,1	51,7
Total Actifs circulants	421,0	486,2
Actifs immobilisés		
Immobilisations financières	13,4	12,8
Immobilisations corporelles	860,7	829,7
Infrastructures en construction, immobilisations corporelles	35,2	62,9
Immobilisations incorporelles	19,9	14,1
Total Actifs immobilisés	929,2	919,5
Total Actifs	1 350,2	1 405,7

Passifs

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Dettes		
Dettes financières à court terme	160,0	175,0
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	88,5	123,5
Autres dettes à court terme	66,2	72,3
Passifs de régularisation	88,5	92,0
Provisions à court terme	44,4	116,0
Total des dettes à court terme	447,6	578,9
Dettes financières à long terme	0,0	0,4
Autres dettes à long terme	344,6	240,6
Provisions à long terme	36,8	27,6
Total des dettes à long terme	381,4	268,7
Total Dettes	829,0	847,5
Capitaux propres		
Capital social	723,0	723,0
Réserves provenant de primes	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices avant bénéfice/perte du groupe	-166,7	-1,3
Bénéfice/perte du groupe	-37,3	-165,7
Capitaux propres sans intérêts minoritaires	521,2	558,2
Total Capitaux propres	521,2	558,2
Total Passifs	1 350,2	1 405,7

Chiffres de référence CFF Cargo.

Liste des participations Trafic marchandises CFF.

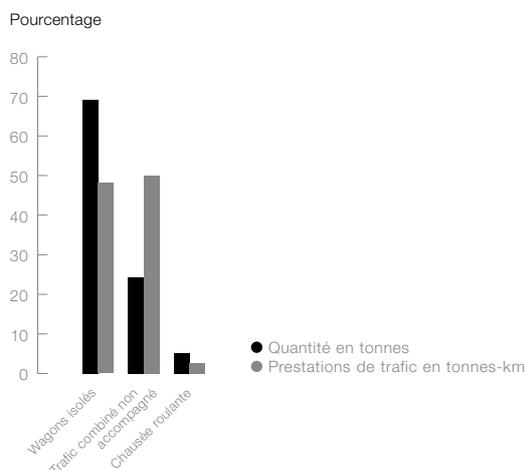
Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2006	Participation CFF % 31.12.2005	
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
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
RAIpin 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
Termini SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E

Saisie:

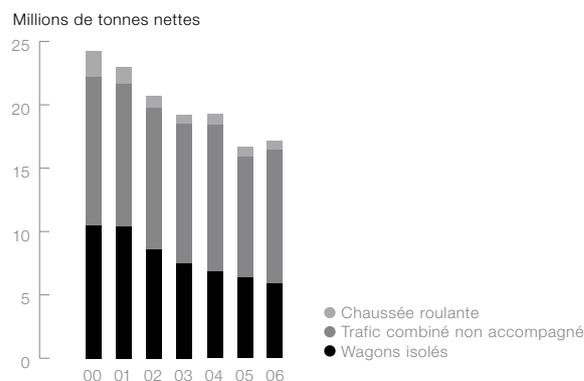
V = Intégration globale

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

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

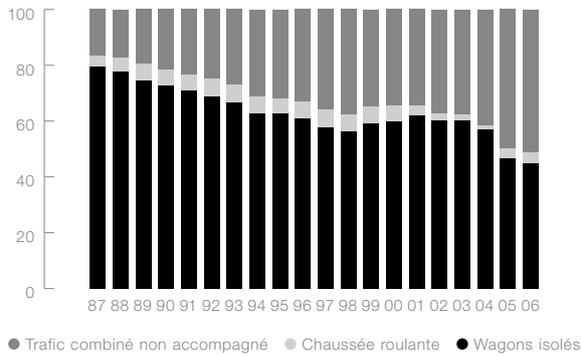
	2004	2005	2006	06-05 ± %
St-Gothard	17,47	14,63	14,68	0,3
Wagons isolés	5,42	5,01	4,59	-8,4
Trafic combiné non accompagné	11,22	8,84	9,38	6,1
Chaussée roulante	0,84	0,78	0,71	-9,0
Simplon	1,77	2,11	2,54	20,4
Wagons isolés	1,46	1,36	1,36	0,0
Trafic combiné non accompagné	0,32	0,76	1,17	53,9
Total	19,25	16,74	17,21	2,8
Wagons isolés	6,88	6,36	5,95	-6,4
Trafic combiné non accompagné	11,53	9,60	10,55	9,9
Chaussée roulante	0,84	0,78	0,71	-9,0

Volume du trafic et prestations de trafic

		2004	2005	2006	06-05 ± %
Volume du trafic	Millions t	57,92	56,15	56,00	-0,3
Secteur d'activité Trafic intérieur		35,96	31,69	31,65	-0,1
– Trafic intérieur wagons isolés		16,79	14,35	14,54	1,3
– Trafic intérieur trains complets		8,58	6,97	6,10	-12,5
– Trafic intérieur trafic combiné		1,35	1,67	1,84	10,2
– Importation wagons isolés		5,09	4,72	4,85	2,8
– Importation wagons isolés trafic comb.		1,26	1,22	1,17	-4,1
– Exportation wagons isolés		2,09	2,05	2,39	16,6
– Exportation wagons isolés trafic comb.		0,80	0,71	0,77	8,5
Secteur d'activité Nord-Sud		21,96	24,46	24,36	-0,4
– Transit wagons isolés/trains complets		5,15	4,36	3,78	13,3
– Trafic de transit trafic combiné		11,23	11,79	12,42	5,3
– Importation trains complets		4,48	4,44	4,18	-5,9
– Importation trains complets trafic comb.		0,19	0,27	0,40	48,1
– Exportation trains complets		0,46	0,46	0,40	-13,0
– Exportation trains complets trafic comb.		0,45	0,55	0,60	9,1
– Trafic intérieur à l'étranger		–	2,59	2,59	0,0
Wagons chargés	Milliers	2 034	1 794	1 787	-0,4
Prestations de trafic	Millions t-km	10 122	11 482	12 344	7,5
Secteur d'activité Trafic intérieur		3 965	3 891	4 145	6,5
– Trafic intérieur wagons isolés		1 834	1 672	1 705	2,0
– Trafic intérieur trains complets		622	544	525	-3,5
– Trafic intérieur trafic combiné		265	340	369	8,6
– Importation wagons isolés		635	628	747	19,0
– Importation wagons isolés trafic comb.		159	242	242	0,2
– Exportation wagons isolés		338	352	449	27,7
– Exportation wagons isolés trafic comb.		113	114	108	-5,0
Secteur d'activité Nord-Sud		6 156	7 592	8 199	8,0
– Transit wagons isolés/trains complets		1 526	1 405	1 298	-7,6
– Transit trafic combiné		3 813	5 330	5 817	9,1
– Importation trains complets		663	654	673	2,9
– Importation trains complets trafic comb.		10	25	72	186,1
– Exportation trains complets		74	92	93	0,5
– Exportation trains complets trafic comb.		71	86	95	10,6
CFF Cargo SA (Suisse)		9 315	8 571	8 439	-1,5
SBB Cargo Deutschland GmbH		697	2 304	2 983	29,5
SBB Cargo Italia S.r.l.		110	608	710	16,8
Achats auprès de tiers		–	264	211	-20,1

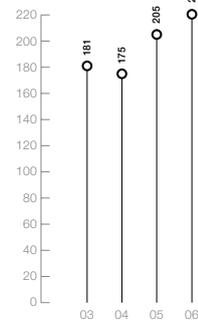
Evolution des prestations du trafic marchandises

Part par mode de transport en %



Distance moyenne parcourue par tonne nette

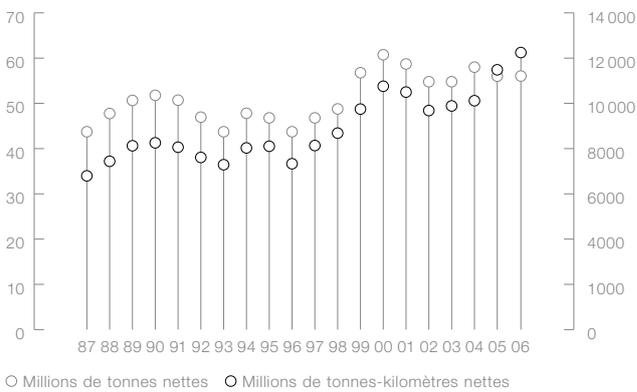
Kilomètres



Volume et prestations du trafic marchandises

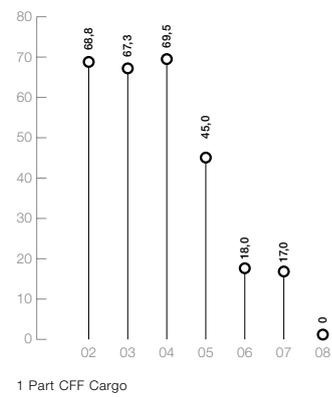
Millions de tonnes

Millions de tonnes-kilomètres



Evolution des subventions pour le trafic par wagons isolés¹

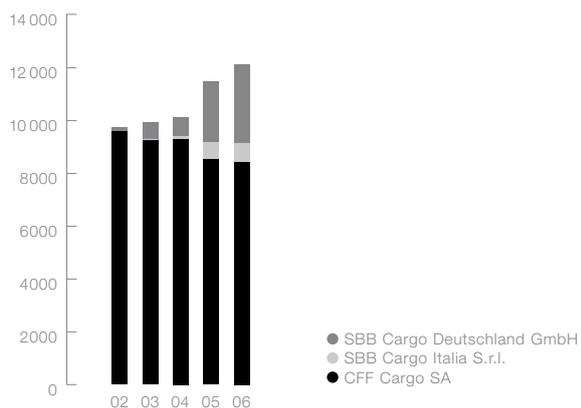
M CHF



¹ Part CFF Cargo

Prestations de trafic par pays

Millions de tonnes-kilomètres



Effectif et parc de véhicules

	2004	2005	2006	05-04 ± %
Personnel				
Total (consolidé)	Nombre ¹ 4 869	4 872	4 596	-5,7
CFF Cargo SA²	4 739	4 629	4 293	-7,3
Centrale	173	212	228	7,5
Vente	338	349	284	-18,6
Production	3 100	3 062	2 852	-6,9
– Personnel des locomotives de ligne	838	811	808	-0,4
– Personnel des locomotives de manœuvre	154	133	104	-21,8
Entretien (matériel roulant)	935	930	878	-5,6
Autres	193	76	52	-31,6
Sociétés affiliées	130	243	303	24,7
	2004	2005	2006	
Véhicules, état au 31.12.				
Véhicules moteurs	748	723	670	
Locomotives de ligne	447	449	463	
– diesel	3	3	3	
– pouvant rouler à l'étranger	70	94	106	
Locomotives de manœuvre	141	130	123	
– diesel	93	91	107	
Tracteurs de manœuvre	160	144	84	
– diesel	73	138	82	
Wagons				
En propre	11 315	10 769	10 854	
– 2 essieux	–	–	6 105	
– 4 essieux	4 589	4 253	4 749	
– Tombereaux	2 618	2 338	2 229	
– Wagons couverts	3 886	3 893	4 881	
– Wagons plats, 2 essieux	1 010	881	790	
– Wagons plats, 4 essieux	2 295	2 399	2 389	
– Wagons à toit ouvrant	1 127	941	452	
– Wagons spéciaux	379	317	113	
				06-05 ± %
Réduction des nuisances sonores				
Wagons CFF équipés de freins silencieux	Nombre 1 016	2 664	3 767	
– Part du parc de wagons	% 9,2	24,7	33,8	41,4

1 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps.

2 CFF Cargo SA, y compris le secteur d'activité Maintenance.



1 Ludwigshafen (Allemagne) – En augmentation de 8,0 pour cent, les prestations de transport sur l'axe international Nord-Sud se sont chiffrées à 8,2 milliards de tonnes-kilomètres nettes en 2006. Le chiffre d'affaires s'est accru de 2,4 pour cent. A la fin de l'année, CFF Cargo acheminait 410 convois hebdomadaires en Allemagne et 380 en Italie. L'entreprise a fortement développé son offre internationale dans les secteurs du trafic par wagons isolés et du transport de marchandises au départ et à destination des sites de production de clients ne disposant pas d'un raccordement au réseau ferroviaire (trafic de porte à porte).

2 Gladbeck (Allemagne), chargement de produits chimiques – CFF Cargo a poursuivi son développement en Allemagne et en Italie. Elle a augmenté ses prestations de transport de 29,5 pour cent en Allemagne et de 16,8 pour cent en Italie. Pour la première fois depuis sa création, CFF Cargo a réalisé 30 pour cent de ses prestations de transport hors de Suisse. Elle a entre autres fortement développé son offre internationale en trafic par wagons isolés.

3 Zoug (ZG), remise de marchandises transportées par wagons isolés – En Suisse, CFF Cargo a amélioré ses prestations de trans-

port de 6,5 pour cent. Malgré la concentration du réseau, le trafic par wagons isolés a également réalisé une belle progression. Le taux d'utilisation du réseau en trafic suisse par wagons isolés augmentant en conséquence, CFF Cargo a pu améliorer nettement sa productivité dans ce secteur.

4 Erstfeld (UR), dépôt de locomotives – En 2006, CFF Cargo a transporté 17,21 millions de tonnes nettes de marchandises via les Alpes, mettant ainsi un terme au recul observé depuis plusieurs années. Cette légère progression du trafic transalpin s'explique par l'acquisition de nouveaux mandats et par la croissance du volume de transport sous l'effet de la conjoncture. Les prestations de transport ont augmenté de 9,0 pour cent pour atteindre 8006 millions de tonnes-kilomètres nettes.

5 Bellinzona (TI), Ateliers industriels – En 2006, CFF Cargo a poursuivi le repositionnement du secteur «Maintenance», réagissant ainsi au recul de la demande, notamment dans le secteur des prestations d'entretien pour les locomotives. Les Ateliers industriels de Bellinzona demeurent le centre de compétences pour le gros entretien des locomotives de ligne.

L'extrait du rapport de gestion 2006 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

Franz Rindlisbacher, Zurich

Impression

Gassmann W. AG, Bienne

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