

# CFF Cargo en 2009.



Extrait du rapport de gestion des CFF.



---

## **Sommaire**

---

<b>CFF Cargo en 2009</b>	<b>6</b>
<b>Chronique annuelle 2009</b>	<b>12</b>
<b>Organigrammes et Direction de CFF Cargo SA</b>	<b>14</b>
<b>Chiffres financiers</b>	<b>16</b>
<b>Chiffres de référence</b>	<b>18</b>

---





---

## CFF Cargo en 2009

### Stabilisation du recul de la demande.

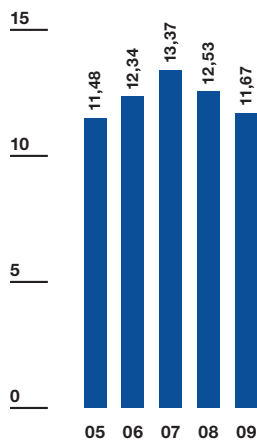
Dans le monde entier, la demande en prestations de transports a sensiblement reculé en 2009. CFF Cargo a réussi à neutraliser en partie les conséquences de la crise économique, en prenant suffisamment tôt des mesures conséquentes (115 millions de francs) pour remédier au recul du volume de transports. Au second trimestre, la demande de transports s'est stabilisée. CFF Cargo a essuyé une perte de 62,5 millions de francs (contre 29,9 en 2008). La crise économique a fait chuter les recettes du trafic à 915,6 millions de francs (2008: 1044,2 millions de francs). Avec 7,69 points sur 10, CFF Cargo a enregistré le meilleur indice de satisfaction de la clientèle depuis sa première mesure.

CFF Cargo a clôturé l'exercice 2009 sur une perte de 62,5 millions de francs, creusant encore son déficit par rapport à 2008 (29,9 millions de francs). Sur fond de crise conjoncturelle, le produit du trafic a reculé de 12,3 pour cent, passant de 1044,2 millions à 915,6 millions de francs. Au cours de l'exercice sous revue, les prestations de transport de CFF Cargo ont fléchi de 7 pour cent à 11 674 millions de tonnes-kilomètres nettes (2008: 12531 millions). Ce recul est dû en grande partie à la baisse d'activité dont ont été victimes de nombreuses branches qui sollicitent habituellement ses prestations.

CFF Cargo a en outre ajusté ses prix en accord avec ses clients. Soucieux d'atténuer au plus vite les effets

de la crise économique, les CFF ont approuvé dès l'été 2008, une série de mesures préventives (gel sélectif des embauches, engagement de mécaniciens CFF Cargo pour conduire les trains voyageurs, restitution des wagons aux sociétés de location, etc.), complétant ainsi le vaste plan d'assainissement de la branche fret engagé en 2007. Au premier semestre 2009, CFF Cargo a encore renforcé ces mesures afin d'adapter au plus juste ses capacités de transport en vue de la baisse prévisionnelle de la demande. Elle a ainsi réduit son parc de véhicules de 50 locomotives et de 2400 wagons. Le gel des embauches ayant été reconduit en 2009, plus de 200 postes sont restés vacants. Cet ensemble de mesures a permis d'économiser environ

**Tonnes-kilomètres nettes parcourues par CFF Cargo**  
En milliards



115 millions de francs. Bien qu'en proie aux difficultés du marché des transports, CFF Cargo a ainsi pu atténuer, au moins en partie, l'impact économique de la crise. Multipliant les efforts dans ce sens, CFF Cargo a en outre scellé de nouveaux accords importants, notamment un contrat de trois ans avec l'opérateur de trafic combiné IFB pour les transports au départ d'Aix-la-Chapelle et de Bâle et à destination de Turin, Milan, Novare, Plaisance et Tavazzano. Le chiffre d'affaires des industries sidérurgique et métallurgique, principaux clients de CFF Cargo, a diminué de moitié au cours de l'exercice sous revue. Les transports de conteneurs et de caisses mobiles en trafic combiné ont, pour leur part, enregistré un recul de 14 pour cent. Les secteurs du bois et du papier, ainsi que le trafic international de coopération ont été également frappés de plein fouet par le ralentissement conjoncturel. En revanche, CFF Cargo a pu améliorer légèrement son chiffre d'affaires sur le marché des biens commerciaux et accroître nettement son volume de transport dans le secteur de la construction et des hydrocarbures. Le quatrième trimestre 2009 a été marqué par une légère reprise des transports de transit en trafic combiné et par une quantité exceptionnelle de betteraves à sucre transportées en trafic national.

## Assainissement de la branche fret.

En 2009, les mesures précoces engagées dans le cadre de l'assainissement et du repositionnement de la branche fret ont permis à CFF Cargo de faire face aux retombées de la crise économique et, plus encore, à l'effondrement consécutif du volume et du chiffre d'affaires en trafic marchandises. Le vaste programme d'assainissement approuvé au printemps 2008 était assorti d'un large éventail de mesures applicables à de nombreux secteurs de CFF Cargo. En 2009, après avoir abandonné les transports non rentables, CFF Cargo a fait preuve d'une extrême flexibilité au niveau de la production en ajustant constamment ses prestations aux nouvelles conditions du marché. Elle a ainsi réussi à atténuer, au moins en partie, l'impact économique du ralentissement conjoncturel.

Développement autonome. La crise économique a contrarié les projets des CFF qui envisageaient une alliance avec une grande compagnie ferroviaire pour consolider la rentabilité et la compétitivité de leur branche fret. Confrontées à un effondrement du chiffre d'affaires en transport de marchandises, toutes les sociétés de chemins de fer ont dû engager des plans de restructuration plus ou moins drastiques. Suite aux négociations avec deux acteurs majeurs du fret ferroviaire montrant qu'une prise de participation à hauteur de 49 pour cent dans CFF Cargo n'était pas envisageable dans les circonstances actuelles, ces compagnies ont renoncé à soumettre une offre de partenariat. Les CFF, pour leur part, ont jugé irréalisables les objectifs basés sur une participation d'autres géants ferroviaires. En quête de partenaires stratégiques, ils avaient d'emblée annoncé en 2008 que, pour pouvoir être envisagée, la participation devait garantir une croissance fructueuse à long terme et, partant, apporter un plus par rapport à une gestion autonome. Les CFF ont finalement opté pour des coopérations ponctuelles en trafics national et international.

## Conjoncture morose – crise financière et économique mondiale.

L'exercice 2009, tout comme l'exercice précédent, a été marqué par la crise financière et économique mon-

diale. Les mesures d'anticipation visant à augmenter la productivité (gel des embauches sélectif et réduction des coûts) prises par les CFF face à l'imminence de la crise dès la fin de l'été 2008, ont toutefois porté leurs fruits. D'autres mesures ont suivi en 2009.

Frappé de plein fouet par la récession, le trafic marchandises a subi une contraction de la demande mondiale en prestations de transports. Malgré tout, CFF Cargo a réussi à atténuer, au moins en partie, l'impact de la crise conjoncturelle à la faveur de mesures précoces visant à accroître la productivité, de l'analyse et de l'adaptation en cours d'année des systèmes de production aux fluctuations du marché et de la renonciation à certains transports non rentables. En 2009, CFF Cargo a accusé une baisse de 15 pour cent à l'international tandis que le produit réalisé en trafic national par wagons isolés a reculé de 9 pour cent.

En 2008 et 2009, les grands acteurs du marché ont encore consolidé leur position sur fond de crise économique. Confrontés à une baisse du taux d'exploitation et à des surcapacités sur leurs marchés nationaux, ils ont eux aussi essuyé une perte de compétitivité au cours de l'exercice sous revue.

Dans ce contexte difficile, si les compagnies de fret ferroviaire entendent asseoir leur position sur le marché de la concurrence intermodale entre le rail et la route, elles doivent absolument unir leurs forces et coopérer à l'international. CFF Cargo s'est alliée avec six compagnies européennes de transport de marchandises pour fonder «Alliance Xrail» début 2010. Avec ses partenaires, elle souhaite promouvoir le développement du trafic européen par wagons complets isolés et améliorer la transparence auprès de la clientèle ainsi que la compétitivité des transports.

### **Secteur d'activité International.**

Le secteur d'activité International de CFF Cargo a surtout fait les frais des difficultés de l'industrie sidérurgique et du trafic combiné, particulièrement touchés par la crise. Le volume des transports internationaux d'acier a dégringolé de 60 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Le chiffre d'affaires de la traction

de trains-bloc de conteneurs a, pour sa part, diminué de 14 pour cent, même si une légère reprise s'est amorcée au mois d'octobre 2009. L'activité de ChemOil Logistics SA a, quant à elle, progressé de 4 pour cent au cours de l'exercice sous revue. En augmentant ses parts de marché dans les transports d'hydrocarbures, CFF Cargo a par ailleurs largement compensé le manque à gagner du secteur de la chimie.

Au second semestre, la demande de transports s'est stabilisée sous l'effet de mesures rigoureuses et d'une relative accalmie conjoncturelle. En effet, CFF Cargo a rapidement réduit de 20 pour cent ses capacités de transport et appliqué une nouvelle méthode de planification continue de la production sur l'ensemble de l'axe nord-sud. Elle a, en outre, intensifié les efforts de coordination avec ses clients pour optimiser les concepts de production et les commandes de trains. En élaborant des plans de développement communs avec ses clients stratégiques, CFF Cargo a amélioré la sécurité de la planification et relancé le taux d'utilisation des trains au quatrième trimestre 2009.

Alors que les prestations de transport ont reculé de 9,1 pour cent en Allemagne, elles ont progressé de 24,0 pour cent en Italie.

### **Secteur d'activité Suisse.**

Le secteur d'activité Suisse a ressenti les effets du ralentissement conjoncturel différemment selon les branches. Si le volume de transport est resté stable, voire a légèrement augmenté dans le secteur des biens commerciaux et de la construction, ainsi que dans l'industrie agroalimentaire, il s'est effrité dans l'industrie sidérurgique et dans les branches bois et papier. Face à la contraction de la demande, CFF Cargo a adapté très tôt ses capacités de transport à l'évolution du marché, mais elle a globalement maintenu son offre. Elle s'est en outre entendue avec ses clients pour réduire la fréquence de desserte à certains endroits. Parallèlement, CFF Cargo a poursuivi le développement de son offre en trafic combiné national et amélioré les structures de transbordement de Renens et Sion, dédiées aux biens transportés en conteneurs. En dépit de la crise économique, CFF Cargo a pu enregistrer en



2009 une légère hausse de son volume de transport dans le secteur du commerce. Si Migros a maintenu les quantités transportées à un niveau élevé, Coop les a faiblement augmentées. La bonne récolte céréalière réalisée en Suisse en 2009 a limité le trafic d'importation et dopé le trafic intérieur, segment sur lequel CFF Cargo est davantage exposée à la concurrence de la route en raison des courtes distances. La demande en trafic d'importation a toutefois été stimulée par la maigre récolte des céréales fourragères. En 2009, CFF Cargo a transporté plus d'un million de tonnes de betteraves vers les sucreries d'Aarberg et de Frauenfeld grâce à une récolte exceptionnelle.

L'hiver rigoureux a par ailleurs contribué à intensifier les transports de sel. CFF Cargo a accru ses prestations dans le secteur de la construction, la croissance de la demande étant largement soutenue par les transports vers les chantiers de la ligne diamétrale de Zurich et du tunnel de base du St-Gothard. Elle a par ailleurs transporté plus de graviers qu'en 2008 et gagné des parts de marché supplémentaires dans l'industrie cimentière.

La morosité de l'industrie métallurgique a pesé sur le trafic marchandises intérieur, qui a reculé de 43 pour cent au premier semestre 2009 avant de se stabiliser à un faible niveau à l'automne. Les prestations de transport fournies par CFF Cargo dans le secteur du papier et du bois ont nettement fléchi en raison, non seulement des restrictions imposées à l'exploitation sylvicole, mais aussi de la réduction des stocks due à la morosité conjoncturelle. Pour pallier ce manque à gagner, différents transports par wagons complets ont été assurés par des compositions et des wagons isolés.

### Transfert du trafic.

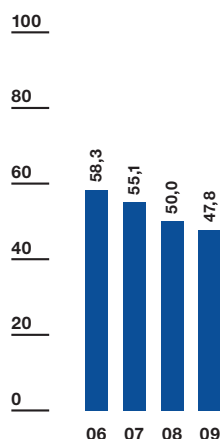
En trafic transalpin, les prestations de transport de CFF Cargo ont reculé de 21,5 pour cent, à 11,7 millions de tonnes-nettes en 2009. En trafic par wagons complets, le ralentissement conjoncturel s'est traduit par une nette contraction de la demande dans les branches de la sidérurgie, du bois et du papier. Les opérateurs du trafic combiné ont été contraints de réduire leur offre pour s'adapter à cette évolution du marché. Parallèlement, CFF Cargo a renoncé à certains transports peu

**Trafic marchandises transalpin.** Au cours de l'exercice sous revue, le rail a cédé du terrain au profit de la route, sa part de marché passant de 64 pour cent en 2008 à 61 pour cent.

La part de marché de CFF Cargo en trafic marchandises transalpin a diminué, reculant de 50 pour cent en 2008 à 47,8 pour cent en 2009.

CFF Cargo a assuré 57,9 pour cent (2008: 58,8 pour cent) du trafic transalpin par wagons isolés, 48,4 pour cent (2008: 49,1 pour cent) du trafic combiné non accompagné et 9,5 pour cent (2008: 16,3 pour cent) du trafic sur la chaussée roulante.

**Part de marché des CFF dans le trafic marchandises transalpin sur rail en pourcentage (tonnes nettes-nettes)**



rentables. Le second semestre a été marqué par une légère reprise de la demande en trafic combiné. Grâce à l'acquisition de nouvelles parts de marché, CFF Cargo a réussi à mieux enrayer le recul de la demande en trafic combiné qu'en trafic par wagons complets. Dans l'ensemble, les prestations de transport en trafic transalpin ont fléchi de 11,9 pour cent par rapport à 2008, pour s'établir à 6,1 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Les distances moyennes de transport se sont globalement accrues de 2,8 pour cent en 2009. Alors

qu'elles ont augmenté en moyenne de 10,1 pour cent en trafic combiné, elles ont légèrement diminué en trafic par wagons complets.

### **Satisfaction de la clientèle, qualité et environnement.**

Des clients contents de CFF Cargo. En amélioration constante ces dernières années, l'indice de satisfaction de la clientèle a atteint en 2009 son meilleur niveau depuis 2003, année de la première évaluation. Les clients ont ainsi attribué 7,69 points sur une échelle de 10 (2008: 7,40) à CFF Cargo. Le secteur d'activité Suisse a obtenu le meilleur résultat avec une valeur de 7,61 points (7,08), presque tous les domaines ayant enregistré une évolution positive. Si les clients ont particulièrement salué les compétences des interlocuteurs commerciaux, la qualité du transport et la communication, ils se sont montrés plus critiques en ce qui concerne la facturation et la gestion des réclamations. L'indice de satisfaction de la clientèle dans le secteur d'activité International, y compris la filiale ChemOil Logistics SA, s'est inscrit en hausse à 7,88 points (7,24), son plus haut niveau depuis la première évaluation. Là encore, les clients étaient très contents des compétences des interlocuteurs commerciaux, de la communication et de la qualité du transport, tous les voyants qualité étant en progression. La gestion des réclamations et la facturation sont restées à la traîne, malgré une bonne évolution en 2009.

CFF Cargo: une solution écologique. Si les marchandises transportées en 2009 par CFF Cargo avaient été acheminées par la route, à peu près 1 million de tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires auraient été émises dans l'atmosphère, soit l'équivalent de la quantité de gaz carbonique générée par le chauffage de 150 000 foyers suisses. CFF Cargo remet à ses clients un rapport individuel d'émissions qui les aide à optimiser leur logistique en fonction de critères énergétiques et environnementaux. Depuis 2009, les entreprises soucieuses de l'environnement peuvent aller encore plus loin: en partenariat avec myclimate, CFF Cargo leur propose en effet une solution de transport totalement neutre pour le climat, qui permet de compenser l'ensemble

des émissions liées au transport et à la production d'énergie.

Réduction du bruit. En 2009, les CFF ont érigé 13 kilomètres supplémentaires de parois antibruit sur leur réseau et équipé 938 wagons de CFF Cargo de semelles K à faible niveau sonore. Le remplacement des semelles en fonte par ce modèle en composite permet d'obtenir une surface de roue plus lisse et, partant, de réduire considérablement le bruit de roulement.

### **Perspectives 2010.**

Les CFF ont analysé les différentes options possibles en étroite concertation avec la Confédération avant de définir les orientations stratégiques spécifiques au développement du secteur marchandises. Ces derniers mois, les CFF ont mis en œuvre les orientations stratégiques spécifiques au développement du secteur marchandises. Ils ont décidé de fonder une société distincte pour externaliser les transports par wagons complets en trafic de transit transalpin, simplifier l'organisation et, partant, réduire les coûts de production. Ils entendent agir avant tout comme tractionnaire en trafic combiné sur le corridor nord-sud qui relie les ports de la mer du Nord au nord de l'Italie, et négocient actuellement une éventuelle prise de participation de Hupac, l'opérateur suisse du trafic combiné sis à Chiasso. En trafic par wagons complets sur le territoire suisse, CFF Cargo souhaite standardiser davantage ses prestations et coordonner plus étroitement son offre avec ses clients.



---

# Chronique annuelle 2009

## Janvier

---

26 janvier – En remportant un nouveau contrat d'une durée de trois ans, CFF Cargo étoffe considérablement ses prestations de transport pour l'opérateur combiné international IFB (anciennement T.R.W.). En collaboration avec la compagnie de fret ferroviaire belge SNCB, CFF Cargo doit ainsi transporter pour IFB près de 70 trains de conteneurs par semaine de la mer du Nord jusqu'en Italie. La SNCB fait transiter les trains de marchandises par la France jusqu'à Bâle et par la Belgique jusqu'à Aix-la-Chapelle. De là, CFF Cargo reprend la responsabilité de l'ensemble des transports et les achemine vers Turin, Milan et Novare, ainsi que vers les nouvelles destinations internationales du réseau nord-sud, Plaisance et Tavazzano.

## Février

---

4 février – Afin de contrer les répercussions de la crise économique, CFF Cargo adopte de nouvelles mesures et décide de réduire les capacités de transport pour le trafic de marchandises en transit. Quelque 30 mécaniciens sont affectés temporairement à la division CFF Voyageurs en raison de la demande croissante en trafic voyageurs consécutive à l'extension de l'offre lors du changement d'horaire.

## Mars

---

4 mars – CFF Cargo soutient ses clients sur le plan du management environnemental en leur proposant d'établir un rapport d'émissions sur mesure. Le bilan comparatif en matière de consommation énergétique et d'émissions nocives de tous les transports assurés par CFF Cargo peut facilement être intégré aux systèmes de management de l'environnement des entreprises ainsi qu'aux écobilans. Les données sont analysées au moyen de la méthodologie EcoTransIT, un logiciel développé par CFF Cargo avec cinq autres entreprises de chemin de fer européennes, l'Université de Hanovre et l'IFEU d'Heidelberg (Institut pour l'énergie et la recherche environnementale), en collaboration avec l'UIC (Union internationale des chemins de fer).

24 mars – CFF Cargo et les associations de l'industrie du bois et de l'économie forestière tirent un bilan positif de leur projet commun visant à améliorer leur collaboration. Celui-ci se traduit par des mesures concrètes pour l'amélioration du réseau de desserte, un concept de nettoyage des places de transbordement à l'échelle suisse ainsi que par une meilleure planification du chargement dans les gares disposant de capacités limitées.

## Avril

---

1<sup>er</sup> avril – Annette Jordan est la nouvelle responsable du secteur d'activité International. Directrice de SBB Cargo Deutschland en Allemagne depuis juin 2004, elle s'était acquittée avec brio de la mise en place de l'organisation nationale. Matthias Birnbaum lui succède à la tête de la société de production allemande.

1<sup>er</sup> avril – Beat Malacarne prend la direction du secteur financier de CFF Cargo. Il atteste d'une vaste expérience dans ce domaine qu'il a acquise auprès d'importants groupes industriels à vocation internationale.

2 avril – En 2008, les bons résultats de différents segments ont permis une nette augmentation du résultat consolidé des CFF, qui a ainsi atteint 345 millions de francs (80,4 millions de francs en 2007). Présenté lors de la conférence de presse du bilan, ce développement positif est imputable notamment aux bons résultats des segments trafic voyageurs (augmentation de 5,2 pour cent du nombre de voyageurs transportés pour atteindre 322,6 millions) et Immobilier ainsi qu'aux progrès en trafic marchandises dû à une mauvaise conjoncture économique, la branche affiche un résultat en nette hausse. Les forts besoins d'investissement du groupe ont engendré en 2008 une sortie nette de 505,6 millions de francs, soit une hausse de 75,8 millions par rapport à 2007.

2 avril – Les CFF profitent de la conférence de presse du bilan pour faire le point sur la recherche de partenaires pour CFF Cargo. Ils proposent une prise de participation de 49 pour cent aux deux grandes compagnies ferroviaires que sont la DB et la SNCF. En Décembre, CFF Cargo annonce que les négociations menées avec la DB et la SNCF n'ont pas abouti. En conséquence, elle abandonne la recherche de partenaires et décide de miser sur le scénario alternatif du développement autonome, jusqu'alors élaboré en parallèle.

## Mai

---

12 mai – Misant sur les valeurs traditionnelles suisses (précision, respect de l'environnement, sécurité, fiabilité et ponctualité) qui caractérisent l'entreprise, CFF Cargo se présente au salon transport logistic de Munich. Avec plus de 1500 exposants venus de 60 pays et 47 000 visiteurs professionnels, transport logistic est le plus grand salon européen consacré au transport.

19 mai – Subissant de plein fouet la crise économique mondiale, le fret ferroviaire européen est victime d'un effondrement de la demande. D'après une étude réalisée par Booz & Company, le volume de transport sur rails a reculé de 36 pour cent en Europe au premier trimestre 2009. Sur la même période, CFF Cargo affiche une chute du trafic de 19 pour cent sur l'axe nord-sud, de 27 pour cent pour le trafic d'exportation et de 11 pour cent pour le trafic d'importation. En trafic intérieur, les transports ont accusé un recul de 12 pour cent.

#### **Juin**

---

1<sup>er</sup> juin – CFF Cargo cède officiellement les Ateliers industriels de Bellinzone à CFF Voyageurs Operating (P-OP). En pratique, les ateliers sont déjà placés sous la direction opérationnelle de P-OP depuis janvier 2008. Cette étape marque l'achèvement de l'automatisation de la maintenance lourde.

#### **Juillet**

---

29 juillet – Pour le compte de la société Valora SA, CFF Cargo assure chaque jour le transport de près de 120 tonnes de vieux journaux et revues entre le nouveau centre de logistique de Valora à Egerkingen et la papeterie de la société Perlen à Gisikon-Root. Selon le volume, trois à six chargements de camion par jour peuvent ainsi être transférés sur le rail.

#### **Août**

---

4 août – Les Ateliers industriels de Bienne modernisent 23 tracteurs de manœuvre de type Tm IV pour CFF Cargo. Les véhicules sont transformés afin d'être opérationnels pour les vingt prochaines années. Après leur transformation, les véhicules reçoivent la nouvelle désignation de Tm 232. Avec ces nouveaux véhicules de manœuvre, CFF Cargo pose des jalons supplémentaires pour l'avenir du trafic de marchandises par wagons isolés en Suisse.

19 août – CFF Cargo apporte sa contribution au transfert des transports de marchandises de la route sur le rail. Elle poursuit en effet l'extension de l'offre pour les transports rail-route en Suisse. Avec la mise en service de deux engins de transbordement de type Kalmar Reachstacker, les sites de Renens et de Sion disposent désormais de possibilités de transbordement améliorées pour les marchandises chargées en conteneurs.

#### **Septembre**

---

10 septembre – Les CFF présentent leurs comptes semestriels 2009. Si le trafic voyageurs a évolué de façon positive, la conjoncture économique défavorable a entraîné l'effondrement de la demande en trafic marchandises. Pour CFF Cargo, le premier semestre s'achève sur une perte de 24,4 millions de francs (contre 8,2 millions à la fin du premier semestre 2008). Malgré tout, CFF Cargo tire son épingle du jeu par rapport à ses concurrents internationaux.

21 septembre – La sucrerie d'Aarberg transforme les deux mille premières tonnes de betteraves sucrières acheminées par CFF Cargo. Pendant les trois mois que dure la campagne, CFF Cargo doit gérer un véritable «réseau sucrier» comportant quelque 75 points de chargement.

28 septembre – CFF Cargo coopère désormais avec la fondation à but non lucratif myclimate afin de pouvoir proposer à ses clients des transports sans impact sur l'environnement. Les clients de CFF Cargo qui utilisent l'offre de compensation obtiennent un certificat et peuvent estampiller leurs transports ferroviaires du label myclimate «Climatiquement neutre».

#### **Novembre**

---

10 novembre – CFF Cargo annonce que l'audit externe réalisé en septembre par l'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS) a donné d'excellents résultats, permettant ainsi à l'entreprise de conserver sa certification. L'entreprise suisse de transport de marchandises a donc reçu une nouvelle certification de qualité ISO 9001:2008 pour la période 2010–2012.

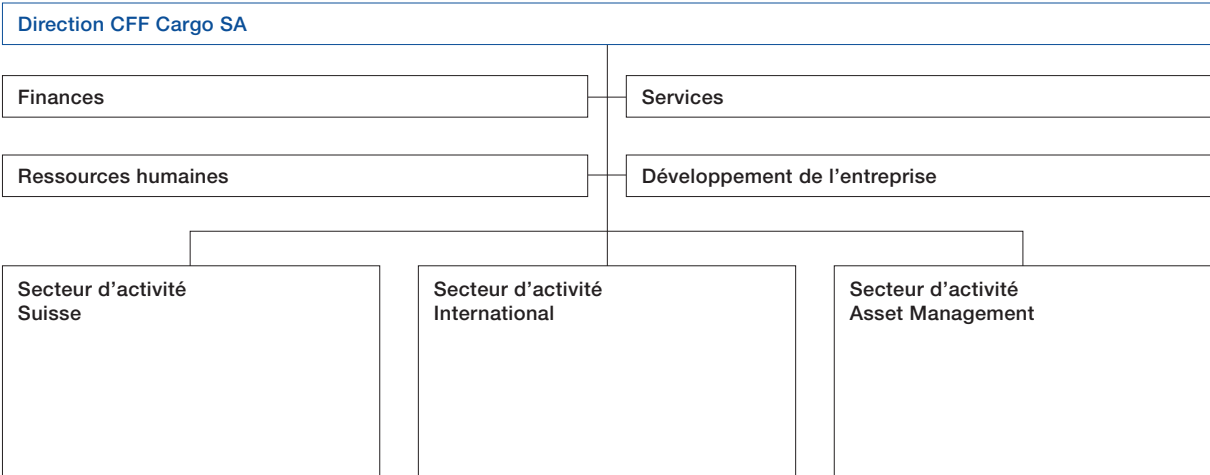
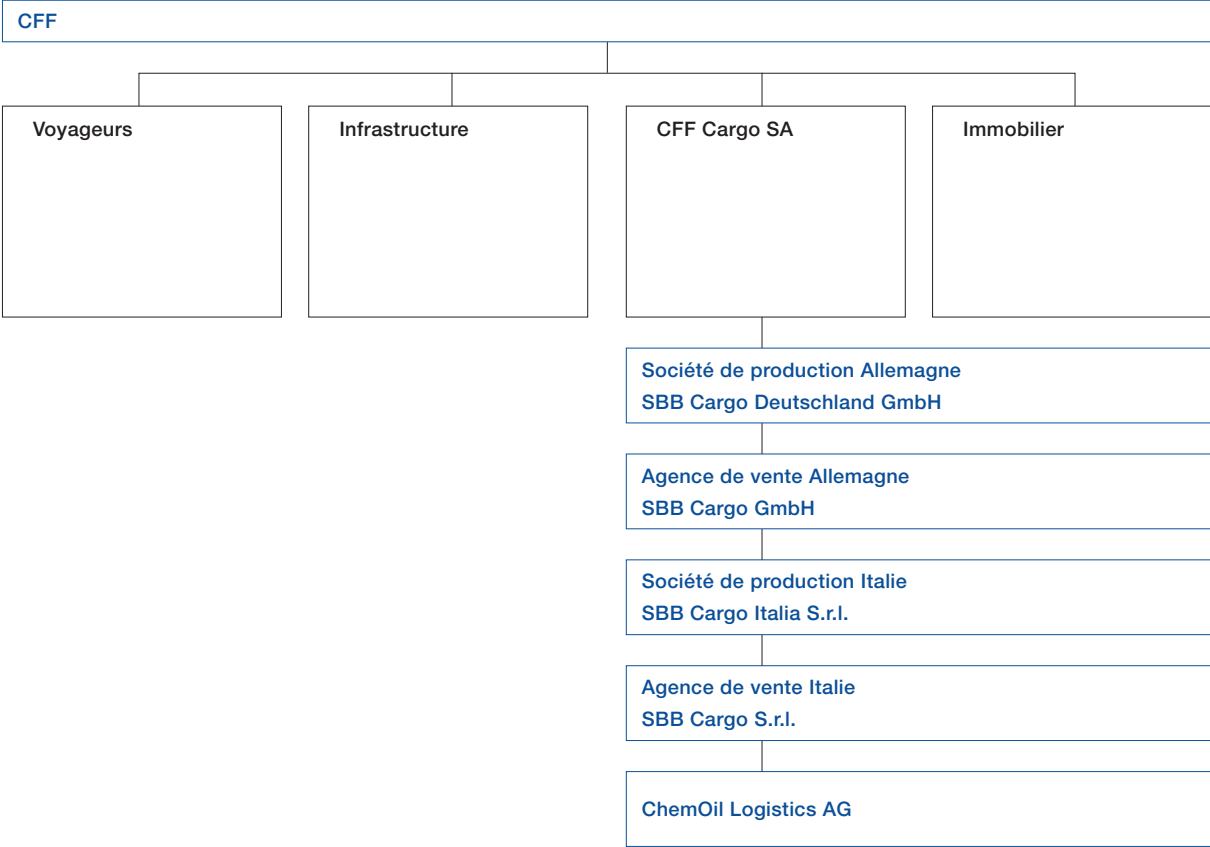
#### **Décembre**

---

11 décembre – La desserte selon l'horaire du port rhénan de St-Johann est assurée pour la dernière fois par le chemin de fer portuaire. Les installations du port rhénan de St-Johann doivent en effet être démantelées avant de disparaître définitivement fin 2009. Les activités menées jusqu'à présent par CFF Cargo au port de St-Johann de Bâle sont transférées vers les ports de Petit-Huningue et d'Auhafen (près de Birsfelden).

17 décembre – Daniel Lützel Schwab devient responsable par intérim de Corporate Services. Il cumule ses nouvelles fonctions avec le poste de responsable du service juridique de CFF Cargo. Bernhard Meier, jusqu'alors à la tête de Corporate Services, prend la direction par intérim du Secrétariat général des CFF.

# Organigramme



---

## Direction de CFF Cargo SA



### 1 Nicolas Perrin (1959, CH)

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

### 2 Adrian Keller (1966, CH)

Directeur suppléant de CFF Cargo, 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.

### 3 Annette Jordan (1968, D)

Directrice du secteur d'activité International, ingénieure en génie mécanique. Chez SBB Cargo Deutschland depuis 2004 en tant que directrice de la société de production en Allemagne. A occupé auparavant diverses fonctions dirigeantes chez DB Cargo.

### 4 Jürgen Mues (1963, D)

Responsable Asset Management, auparavant responsable Corporate Services. Executive MBA en gestion logistique, Université de Saint-Gall, et ingénieur en productique. Chez CFF Cargo depuis 2006. Auparavant directeur du département Logistique et informatique chez Roche Consumer Health.

### 5 Beat Malacarne (1962, CH)

Responsable Finances, expert-comptable diplômé. Chez CFF Cargo depuis 2009. Auparavant, fonctions dirigeantes dans le secteur financier au sein du groupe Holcim dans différents pays, notamment directeur financier en Asie.

### 6 Daniel Eigenmann (1958, CH)

Responsable Ressources humaines, maître d'éducation physique. Chez CFF Cargo depuis 2008. Auparavant, responsable du personnel successivement dans de grandes banques suisses, chez CFF Cargo de 2003 à 2007 et dans une succursale suisse d'un groupe pharmaceutique international.

### 7 Renato Fasciati (1975, CH)

Responsable Business Development. Licencié en sciences économiques, Université de Saint-Gall. Collaborateur des CFF depuis 2007 dans le domaine du Corporate Development. Responsable du groupe de travail «Turnaround» et responsable Corporate Development depuis décembre 2007. Auparavant consultant auprès de McKinsey & Company à Zurich.

### 8 Daniel Lützelschwab (1968, CH)

Chef Services ad interim, lic. iur. avocat. Chez CFF Cargo depuis 2001, d'abord au service juridique, puis comme secrétaire de la Direction de l'entreprise, du Conseil d'administration et enfin chef Service juridique.

# Informations sur le segment Trafic marchandises CFF

Compte de résultat pour l'exercice du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre

Mio CHF	2009	2008
<b>Produits d'exploitation</b>		
Produits du trafic	915,6	1 044,2
Indemnités compensatoires	10,0	13,0
Produits résultant de la location d'immeubles	0,9	1,9
Produits accessoires	87,5	150,5
Autres produits	2,6	4,0
Prestations propres	25,7	56,0
Déductions sur les produits	- 11,8	- 10,6
<b>Total Produits d'exploitation</b>	<b>1 030,6</b>	<b>1 259,0</b>
<b>Charges d'exploitation</b>		
Charges de matières premières et consommables	-82,8	- 143,6
Charges de personnel	-455,2	-516,6
Autres charges d'exploitation <sup>1</sup>	-449,8	-506,1
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-70,8	-73,8
Répartition globale des unités centrales	-22,4	-22,6
<b>Total Charges d'exploitation</b>	<b>-1 081,0</b>	<b>-1 262,7</b>
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>-50,4</b>	<b>-3,7</b>
Produits financiers	15,3	17,6
Charges financières	-22,1	-42,1
Répartition globale des unités centrales	-3,3	-0,1
<b>Bénéfice avant impôts</b>	<b>-60,4</b>	<b>-28,3</b>
Impôts	-2,1	-1,6
Indemnités compensatoires	0,0	0,0
Parts des minoritaires	0,0	0,0
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>-62,5</b>	<b>-29,9</b>
<sup>1</sup> dont redevances liées à l'utilisation des sillons	-180,7	-214,7



# Informations sur le segment Trafic marchandises CFF

## Bilan

### Actif

Mio CHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
<b>Actif circulant</b>		
Liquidités	39,0	24,1
Titres	0,1	0,1
Créances résultant de livraisons et de prestations	148,1	173,4
Autres créances	47,8	49,9
Stocks et travaux en cours	8,8	54,7
Actifs de régularisation	38,8	46,6
<b>Total Actif circulant</b>	<b>282,5</b>	<b>348,8</b>
<b>Actif immobilisé</b>		
Immobilisations financières	15,8	15,2
Immobilisations corporelles	714,1	765,6
Immobilisations en cours de construction	27,4	34,7
Immobilisations incorporelles	12,4	15,9
<b>Total Actif immobilisé</b>	<b>769,6</b>	<b>831,4</b>
<b>Total Actif</b>	<b>1 052,1</b>	<b>1 180,2</b>

### Passif

Mio CHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
<b>Capitaux étrangers</b>		
Dettes financières à court terme	68,0	80,0
Dettes résultant de livraisons et de prestations	60,4	85,5
Autres dettes à court terme	64,0	52,0
Passifs de régularisation	69,9	65,0
Provisions à court terme	38,8	103,3
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>	<b>301,0</b>	<b>385,9</b>
Dettes financières à long terme	456,6	0,0
Autres dettes à long terme	0,5	462,6
Provisions à long terme	57,4	32,6
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>	<b>514,5</b>	<b>495,2</b>
<b>Total Capitaux étrangers</b>	<b>815,6</b>	<b>881,0</b>
<b>Fonds propres</b>		
Capital social	723,0	723,0
Réserves provenant de primes	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices	-426,0	-396,1
Bénéfice du groupe	-62,5	-29,9
<b>Fonds propres sans parts des minoritaires</b>	<b>236,6</b>	<b>299,1</b>
Parts des minoritaires	0,0	0,0
<b>Total Fonds propres</b>	<b>236,6</b>	<b>299,1</b>
<b>Total Passif</b>	<b>1 052,1</b>	<b>1 180,2</b>

# Chiffres de référence CFF Cargo

## Liste des participations Trafic marchandises CFF

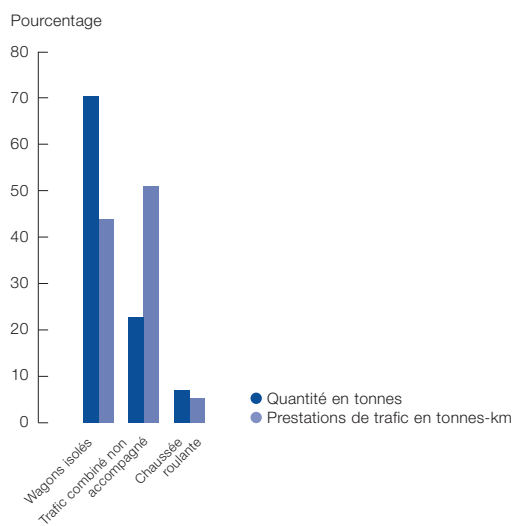
Raison sociale	Capital-actions	Participation CFF	Participation CFF	Participation CFF	
	mio	mio	%	%	
			31. 12. 2009	31. 12. 2008	
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00 V
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00 V
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00 V
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00 V
SBB Cargo GmbH, Duisbourg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00 V
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00 V
RAAlpin 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:

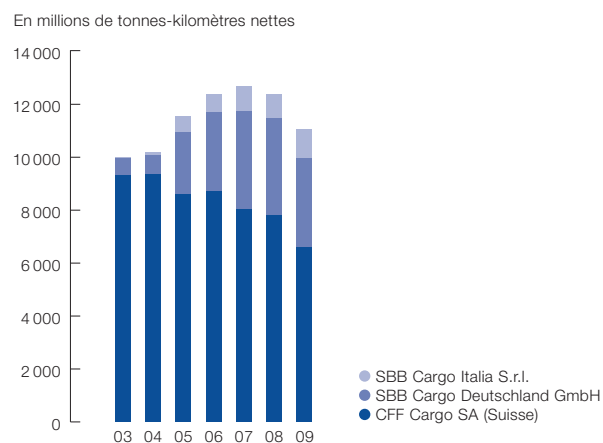
V = Intégration globale

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

## Structure du trafic marchandises



## Prestations de trafic par pays



Si les prestations de trafic étaient ventilées en fonction des frontières géographiques jusqu'en 2007, le critère d'attribution est dorénavant le lieu effectif de la remise.

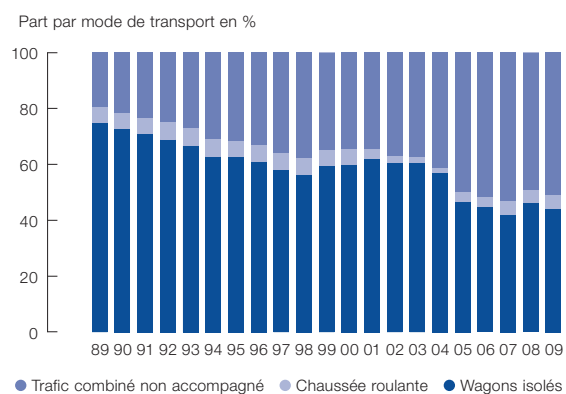
## Volume du trafic et prestations de trafic

	2007	2008	2009	09-08 ± en %
<b>Volume du trafic</b>				
<b>CFF Cargo</b>	En millions de tonnes nettes			
	<b>53,7</b>	<b>54,4</b>	<b>49,3</b>	<b>-9,4</b>
Trafic par wagons isolés	35,8	37,9	34,8	-8,2
- Trafic par wagons complets isolés	24,0	24,9	21,9	-12,0
- Trains complets en trafic par wagons isolés	11,8	13,0	12,9	-0,8
Trafic combiné	17,9	16,5	14,5	-12,1
- Trafic combiné non accompagné	14,5	13,1	11,2	-14,5
- Chaussée roulante	3,4	3,4	3,4	0,0
<b>Prestations</b>				
<b>CFF Cargo</b>	En millions de tonnes nettes			
	<b>13 368,1</b>	<b>12 530,9</b>	<b>11 674,2</b>	<b>-6,8</b>
Trafic par wagons isolés	5 397,4	5 776,7	5 118,7	-11,4
- Trafic par wagons complets isolés	3 748,7	3 862,6	3 146,9	-18,5
- Trains complets en trafic par wagons isolés	1 648,7	1 914,1	1 971,8	3,0
Trafic combiné	7 970,7	6 754,2	6 555,5	-2,9
- Trafic combiné non accompagné	7 295,5	6 107,4	5 949,6	-2,6
- Chaussée roulante	675,2	646,8	605,8	-6,3

## Volume et prestations du trafic marchandises



## Evolution des prestations du trafic marchandises



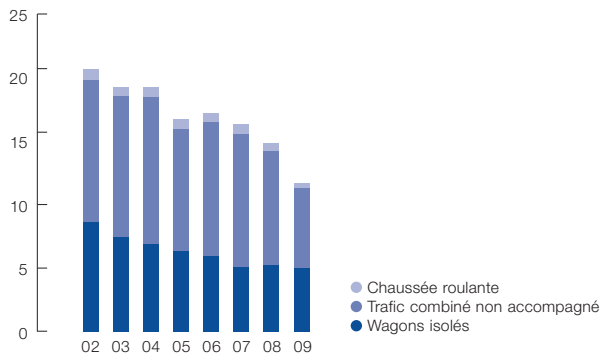
## Trafic transalpin CFF Cargo

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

	2007	2008	2009	09-08 ± en %
<b>St-Gothard</b>	<b>13,46</b>	<b>12,28</b>	<b>9,00</b>	<b>-26,7</b>
Wagons isolés	3,89	4,21	2,96	-29,5
Trafic combiné non accompagné	8,89	7,52	5,72	-24,0
Chaussée roulante	0,68	0,55	0,32	-42,6
<b>Simplon</b>	<b>2,82</b>	<b>2,49</b>	<b>2,67</b>	<b>7,4</b>
Wagons isolés	1,20	1,03	0,94	-8,2
Trafic combiné non accompagné	1,62	1,46	1,73	18,3
<b>Total</b>	<b>16,28</b>	<b>14,77</b>	<b>11,67</b>	<b>-21,0</b>
Wagons isolés	5,09	5,23	3,91	-25,3
Trafic combiné non accompagné	10,55	8,99	7,44	-17,1
Chaussée roulante	0,68	0,55	0,32	-42,6

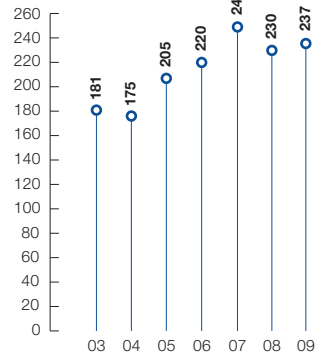
## Trafic transalpin CFF Cargo

En millions de tonnes nettes



## Distance moyenne parcourue par tonne nette

Kilomètre



## Prestations de transport de CFF Cargo par société

En millions de tonnes-km nettes

	2007	2008	2009	09-08 ± en %
CFF Cargo SA (Suisse)	8 008,1	7 768,8	6 581,4	-15,3
SBB Cargo Deutschland GmbH	3 686,2	3 649,6	3 317,4	-9,1
SBB Cargo Italia Srl	915,2	914,1	1 133,9	24,0
Achats auprès de tiers	758,7	198,3	641,4	223,5
<b>Total</b>	<b>13 368,1</b>	<b>12 530,9</b>	<b>11 674,2</b>	<b>-7,0</b>

## Effectif

		2007	2008	2009	09-08 ± en %
<b>Personnel</b>					
<b>Total (consolidé)</b>	Nombre <sup>1</sup>	<b>4 406</b>	<b>4 248</b>	<b>3 677</b>	<b>-13,4</b>
<b>CFF Cargo SA<sup>2</sup></b>		<b>4 035</b>	<b>3 790</b>	<b>3 213</b>	<b>-15,2</b>
Centrale		268	264	256	-3,0
Vente		283	292	123	-57,9
Production		2 651	2 532	2 521	-0,4
– Personnel des locomotives de ligne et des locomotives de manœuvre		871	831	786	-5,4
Entretien (matériel roulant)		806	657	280	-57,4
Autres		27	45	33	-26,7
<b>Filiales<sup>3</sup></b>		<b>371</b>	<b>457</b>	<b>464</b>	<b>1,5</b>

<sup>1</sup> Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps.

<sup>2</sup> CFF Cargo SA sans les filiales.

<sup>3</sup> Y compris les sociétés de distribution.

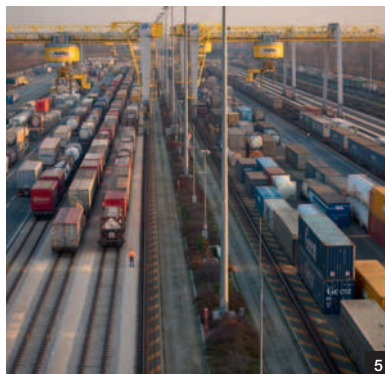
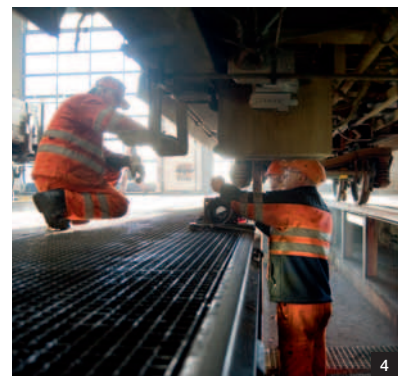
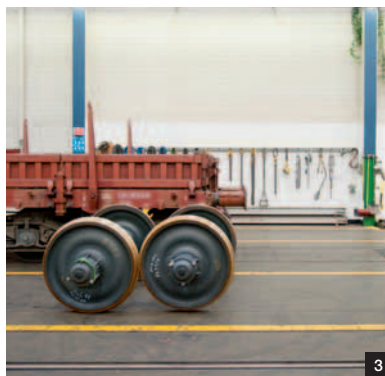
		2007	2008	2009	09-08 ± en %
<b>Répartition par secteur d'activité</b>					
<b>Total (consolidé)</b>	Nombre <sup>1</sup>	<b>4 406</b>	<b>4 248</b>	<b>3 677</b>	<b>-13,4</b>
<b>CFF Cargo SA<sup>2</sup></b>		<b>4 035</b>	<b>3 790</b>	<b>3 213</b>	<b>-15,2</b>
Secteur d'activité Suisse		2 079	2 039	2 509	23,1
Secteur d'activité International (sans les filiales)		1 008	951	211	-77,8
Secteur d'activité Asset Management		806	657	280	-57,4
Services centraux		142	143	213	49,0
<b>Filiales</b>		<b>371</b>	<b>457</b>	<b>464</b>	<b>1,5</b>
SBB Cargo Deutschland <sup>3</sup>		160	178	172	-3,4
SBB Cargo Italia <sup>3</sup>		183	251	266	6,0
ChemOil Logistics AG		28	28	26	-7,1

<sup>1</sup> Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps.

<sup>2</sup> CFF Cargo SA sans les filiales.

<sup>3</sup> Y compris les sociétés de distribution.

		2007	2008	2009	09-08 ± en %
<b>Véhicules, état au 31.12</b>					
<b>Véhicules moteurs</b>		<b>681</b>	<b>670</b>	<b>659</b>	<b>-1,6</b>
Locomotives de ligne		466	455	438	-3,7
– diesel		3	3	3	0,0
– pouvant rouler à l'étranger		109	109	109	0,0
Locomotives de manœuvre		123	122	125	2,5
– diesel		107	106	109	2,8
Tracteurs de manœuvre		92	93	96	3,2
– diesel		90	91	94	3,3
<b>Wagons</b>		<b>10 464</b>	<b>9 910</b>	<b>9 121</b>	<b>-8,0</b>
– 2 essieux		5 767	5 098	4 374	-14,2
– 4 essieux		4 697	4 812	4 747	-1,4
– Tombereaux		2 178	2 107	2 025	-3,9
– Wagons couverts		4 686	4 220	3 889	-7,8
– Wagons plats, 2 essieux		747	744	655	-12,0
– Wagons plats, 4 essieux		2 340	2 340	2 262	-3,3
– Wagons à toit ouvrant		421	398	191	-52,0
– Wagons spéciaux		112	101	99	-2,0
<b>Nuisances sonores</b>	Nombre	<b>5 280</b>	<b>6 373</b>	<b>7 062</b>	<b>10,8</b>
Wagons CFF Cargo silencieux	%	50,2	64,3	77,4	



**1** Ports rhénans suisses de Bâle – En trafic par wagons complets sur le territoire suisse, CFF Cargo souhaite standardiser ses prestations et recentrer davantage son offre sur les besoins de ses clients.

**2,6** Ligne diamétrale Zurich–Oerlikon, canton de Zurich – Le volume des transports a nettement progressé dans le secteur de la construction et des hydrocarbures – CFF Cargo a pu améliorer légèrement son chiffre d'affaires dans le secteur du commerce.

**3, 4** Centre d'entretien pour l'assainissement du bruit à Limmat-tal, canton de Zurich – L'année dernière, CFF Cargo a équipé 38 wagons de semelles de frein antibruit. Ces nouveaux sabots de frein ménagent davantage la surface de la roue que les traditionnelles semelles en fonte, ce qui atténue nettement le bruit.

**5** Terminal des conteneurs à Busto Arsizio, Italie – Le chiffre d'affaires global pour le remorquage de trains de conteneurs a reculé de 14 pour cent par rapport à l'année précédente. Une stabilisation s'est profilée à partir du mois d'octobre.

L'extrait du rapport de gestion 2009 des CFF est édité en français, en allemand, en italien et en anglais. Il est également disponible sur le site [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com). La version allemande imprimée fait foi.

#### **Impressum**

**Edité par: Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA,  
Elsässertor, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse**  
**Conception: schneiter meier külling SA, Zurich**  
**Maquette: Satzart SA, Berne**  
**Photos: Andrea Vedovo, Zurich; CFF Cargo, Bâle**  
**Impression: Vetter Imprimerie SA, Thoune**

