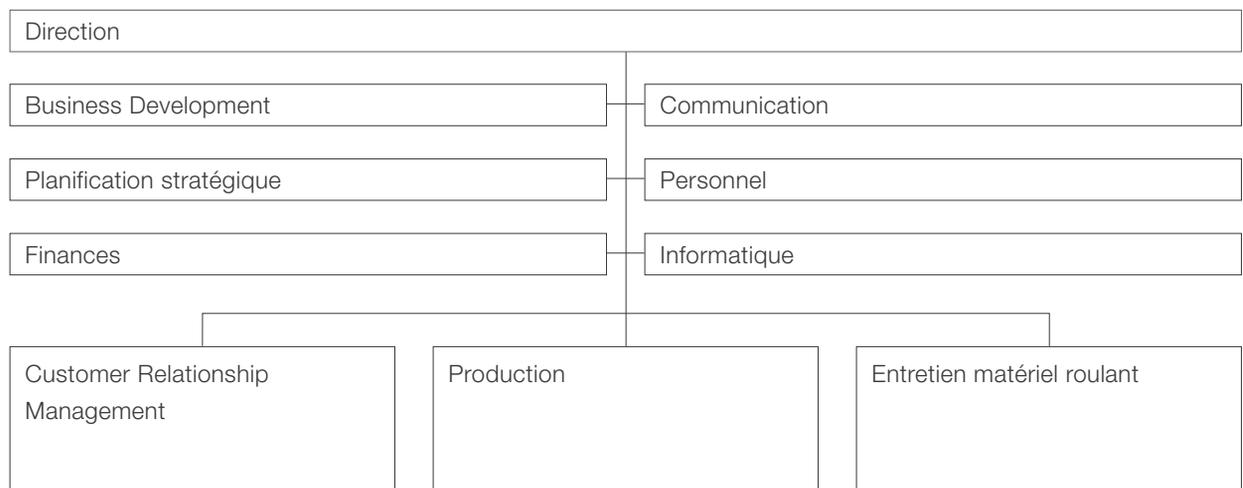


CFF Cargo en 2003.



Extrait du rapport de gestion de la CFF.



Sommaire.

Organigrammes CFF Cargo	U1
Avant-propos	2
<p>Le trafic marchandises est véritablement parvenu à inverser la tendance au cours de l'exercice 2003. Par rapport à l'année précédente, SBB Cargo a pu réduire de deux tiers son déficit annuel.</p>	
CFF Cargo sur la bonne voie	4
<p>En dépit du contexte économique difficile, CFF Cargo a augmenté ses prestations de transport de 2,1 pour cent.</p>	
Chronique annuelle	14
Rapport financier/Chiffres de référence	16

CFF Cargo en 2003.

En matière de trafic marchandises, les offres des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) englobent CFF Cargo SA, son Service d'entretien du matériel roulant, ses filiales allemande et italienne ainsi que ChemOil Logistics SA, entreprise spécialisée dans l'acheminement de produits chimiques et pétroliers. Nous publions pour la première fois un tiré à part de cette section du rapport de gestion des CFF, prenant ainsi en compte la modification des conditions générales du trafic ferroviaire de marchandises. Depuis l'année du rapport, celui-ci doit faire face non seulement à la concurrence des transports routier, lacustre et fluvial, mais également à celle d'autres compagnies ferroviaires. Ce document livrera aux clients, aux fournisseurs et aux personnes intéressées par le sujet un aperçu direct du développement du secteur «trafic marchandises» chez les CFF.

Renversement de tendance dans le trafic marchandises.

Le trafic marchandises est véritablement parvenu à inverser la tendance au cours de l'exercice 2003. Par rapport à l'année précédente, CFF Cargo a pu réduire de deux tiers son déficit annuel: en dépit d'une évolution conjoncturelle modeste et de la fermeture, durant plusieurs mois, du tunnel Monte-Olimpino II, au sud de Chiasso, le résultat annuel s'est amélioré, passant de CHF -96,1 millions à CHF -33,1 millions. Avec la mise sur pied d'une filiale allemande (Swiss Rail Cargo Köln, SRCK) et la création d'une filiale italienne (Swiss Rail Cargo Italy, SRCI), CFF Cargo a posé des jalons, en vue de la réalisation d'une offre continue, placée sous sa seule responsabilité, sur l'axe européen Nord-Sud. Lors de l'année écoulée, la prestation de trafic en Allemagne a déjà dépassé les tonnes-kilomètres parcourues en Suisse pour l'exportation. En Italie, le premier train en production propre a été mis en service le 15 décembre 2003.

Alors que le produit des ventes stagnait, l'amélioration sensible du résultat annuel du trafic ferroviaire est essentiellement due aux mesures de restructuration du trafic intérieur, introduites dès 2002. La restructuration de la production régionale en Suisse n'entraîne pas seulement une réduction des coûts. Cette nouvelle orientation permet également de poursuivre la desserte de l'ensemble du territoire suisse.

Ce changement de cap n'aurait pas pu avoir lieu sans l'engagement considérable des 4898 collaborateurs de CFF Cargo et de ses filiales. A ce titre, le conseil d'administration et la direction de CFF Cargo leur expriment toute leur gratitude.

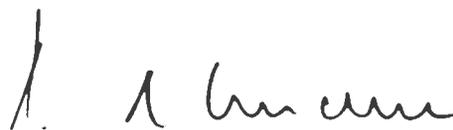


Benedikt Weibel

Président du conseil d'administration de CFF Cargo

Perspectives: des défis d'envergure.

Cette année, CFF Cargo achèvera de mettre en place les conditions indispensables à son offre continue sur l'axe Nord-Sud, en Allemagne et en Italie. Parallèlement, elle la perd le monopole qu'elle détenait par le passé au St-Gothard. Elle poursuivra par ailleurs la consolidation de son offre dans le trafic intérieur suisse. Ces deux mesures sont indispensables pour permettre à CFF Cargo de se rapprocher en 2004 de l'équilibre financier, afin de retrouver un solde positif en 2005. La réalisation de cet objectif ambitieux passe par une politique cohérente axée sur la concurrence et la clientèle. CFF Cargo souhaite conserver sa position de leader dans le trafic intérieur suisse, tout en se profilant comme prestataire de premier plan dans le trafic ferroviaire transfrontalier et transalpin de marchandises.



Daniel Nordmann

Délégué du conseil d'administration et directeur de CFF Cargo

CFF Cargo sur la bonne voie.

En 2003, CFF Cargo a réussi à inverser la tendance en réduisant sa perte de 65,6 pour cent à 33,1 millions de francs (96,1 millions de francs en 2002). Elle a ainsi franchi une étape décisive pour se rapprocher de son objectif consistant à dégager un résultat positif. Les prestations de transport ont pu être légèrement améliorées en dépit du contexte économique toujours difficile. **En lançant l'exploitation pilote en Italie et le concept du nouveau trafic par wagons isolés en Suisse, CFF Cargo a donné le coup d'envoi à la réalisation de deux projets-clés en 2003.**

Avec 9,94 milliards de tonnes-kilomètres (9,73 milliards en 2002), le trafic marchandises a enregistré une légère progression de 2,1 pour cent, malgré la récession persistante. S'établissant à 54,8 millions contre 54,9 en 2002, le nombre de tonnes transportées est resté assez stable (-0,3 pour cent). Le produit du trafic a fléchi de 1,3 pour cent à 1,062 milliard de francs (1,076 milliard de francs en 2002). L'évolution du chiffre d'affaires, les mesures de restructuration et la politique de gestion des coûts rigoureuse ont permis à CFF Cargo d'améliorer son résultat d'exploitation de 68,7 pour cent, en le ramenant à -22,6 millions de francs, et ce grâce à une nette diminution des charges d'exploitation (-4,4 pour cent) compensant largement la baisse de 0,8 pour cent des produits (1,284 milliard de francs). Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) a progressé de 74 pour cent à -19,2 millions de francs, ce qui se traduit par un résultat annuel en nette amélioration. La perte annuelle s'est contractée à 33,1 millions de francs (96,1 millions de francs en 2002), ce qui représente une amélioration de 65,6 pour cent. Ainsi, CFF Cargo se rapproche à grands pas de son objectif consistant à dégager un résultat positif en 2005.

Augmentation du trafic en dépit de la récession et de la fermeture de certains axes.

Le volume des prestations de transport reflète aussi bien la morosité persistante de la conjoncture en 2003, à l'origine d'une consolidation du transport des marchandises à un faible niveau, que le dynamisme du marché du fret ferroviaire international, entièrement libéralisé. En effet, si CFF Cargo a perdu des parts de marché en Suisse et, partant, dans le secteur du trafic transalpin, elle a gagné du terrain sur le marché du trafic international. Il en résulte une augmentation des prestations de transport de 204 millions de tonnes-kilomètres (+2,1 pour cent) malgré l'atonie conjoncturelle.

Pertes dues à la fermeture de certains axes. La fermeture pendant plusieurs mois du tunnel Monte Olimpino II au sud de Chiasso s'est traduite par un manque à gagner estimé à 10 millions de francs dans le trafic avec l'Italie. En raison d'infiltrations d'eau, le tunnel a été entièrement fermé de la fin décembre 2002 au 5 mai 2003, avant d'être rouvert à la circulation sur une seule voie, et ce jusqu'au 7 août 2003. Cette interdiction totale a engendré une perte au profit de l'axe du Brenner et du trafic routier.

Le trafic au départ des ports rhénans à Bâle a fortement diminué. Le bas niveau des eaux permanent et l'accroissement du fret fluvial en résultant ont incité les expéditeurs à écouler en premier lieu leurs stocks. Ils n'ont que partiellement privilégié l'alternative consistant en un transport exclusivement ferroviaire à partir des ports de la mer du Nord. Swiss Rail Cargo Köln a certes pu en profiter grâce aux 236 trains Spot mis à la disposition des clients des industries chimique et pétrolière, mais il n'en reste pas moins qu'elle a essuyé une baisse du chiffre d'affaires de 15 millions de francs.

Résultats des différents secteurs du trafic.

Les différents secteurs du trafic offrent le tableau suivant:

- le trafic d'exportation a poursuivi son effondrement, tombant à 0,56 milliard de tonnes-kilomètres (–21,8 pour cent);
- le trafic de transit a reculé de 4,6 pour cent à 5,02 milliards de tonnes-kilomètres;
- le trafic d'importation a crû de 1,0 pour cent à 1,31 milliard de tonnes-kilomètres;
- le trafic intérieur a progressé de 2,2 pour cent à 2,4 milliards de tonnes-kilomètres.

Dans le secteur du transport à l'étranger, la filiale Swiss Rail Cargo Köln (SRCK) a proposé pour la première fois ses services pendant une année civile complète et a contribué aux prestations de transport à hauteur de 492 millions de tonnes-kilomètres, si bien que le volume global atteint en 2002 a largement quintuplé. Pendant l'exercice sous revue, le succès de l'implantation en Allemagne s'est également traduit dans le chiffre d'affaires, ce dernier passant de 3,6 millions de francs en 2002 à 34,3 millions en 2003. Grâce à ces résultats, CFF Cargo a largement compensé les pertes essuyées dans le trafic intérieur au profit des concurrents. Par ailleurs, elle a réalisé une prestation de transport réduite en Italie.

Avec 9,94 milliards de tonnes-kilomètres (9,73 milliards en 2002), le trafic marchandises a enregistré une légère progression de 2,1 pour cent, malgré la récession persistante. S'établissant à 54,8 millions contre 54,9 en 2002, le nombre de tonnes transportées est resté assez stable (–0,3 pour cent).

Tableau des prestations de transport.

En millions de tonnes-kilomètres	2003	2002	Variation
Trafic intérieur	2 403	2 351	+2,2 %
Trafic d'exportation	557	712	–21,8 %
Trafic d'importation	1 308	1 295	+1,0 %
Trafic de transit	5 017	5 261	–4,6 %
Prestations de transport à l'étranger (D/I)	651	113	+474,5 %
Total	9 936	9 732	+2,1 %

Evolution des secteurs. Si l'on opère une répartition sectorielle et une ventilation du chiffre d'affaires, les secteurs de l'agro-alimentaire (faibles récoltes de céréales et de betteraves à sucre), de la construction (abandon des trains transportant de l'argile au bénéfice de concurrents), de la chimie/des hydrocarbures et de la sidérurgie (bas niveau des eaux du Rhin et pertes au profit de concurrents), du bois et du papier (repli de la demande de papier) et de la Poste (optimisation interne du client) affichent un recul tandis que le secteur du commerce (augmentation des transports des grossistes, nouveau produit Cargo Domino) et le trafic combiné – conformément à la tendance observée depuis de nombreuses années – enregistrent une progression de leur chiffre d'affaires.

Trafic ferroviaire transalpin au St-Gothard et au Simplon.

Le recul du trafic transalpin est consécutif au renforcement de la concurrence dans le trafic ferroviaire de marchandises et à la fermeture du tunnel Monte Olimpino II pendant cinq mois. L'interruption totale de la circulation dans le tunnel est à l'origine d'une perte d'un million de tonnes nettes transportées par CFF Cargo dans le domaine du trafic transalpin. Si CFF Cargo exerçait par le passé une hégémonie sur le trafic dans la région du St-Gothard, elle perd à présent des parts de marché en Suisse et en gagne à l'étranger (Allemagne et Italie). En revanche, les distances parcourues sont plus longues, car la responsabilité de l'ensemble du transport incombe de plus en plus souvent à une seule entreprise ferroviaire, qui affronte la concurrence d'autres réseaux. CFF Cargo a surtout perdu des trains «tout-venant» dans le trafic par wagons isolés et quelques trains complets. Cette tendance se maintiendra dans les prochaines années. Dans le domaine de la chaussée roulante, le transfert du trafic du St-Gothard sur l'axe Lötschberg-Simplon, mieux équipé sur le plan de l'infrastructure, s'est poursuivi. Il s'ensuit un passage de témoin entre CFF Cargo et RAlpin, qui confie l'acheminement de ses trains en Suisse à BLS Cargo. Contrairement à l'axe du St-Gothard, l'axe Lötschberg-Simplon convient également aux poids lourds d'une hauteur aux angles de quatre mètres.

Trafic ferroviaire transalpin.

En millions de tonnes nettes	2003	2002	Variation
Trafic par wagons isolés	7,48	8,61	-13,2 %
Trafic combiné			
non accompagné	11,07	11,19	-1,1 %
Chaussée roulante	0,70	0,87	-19,3 %
Total	19,25	20,67	-6,9 %

Entrée sur le marché italien.

Les CFF ont décidé en décembre 2002 de créer leur propre filiale pour pénétrer le marché nord-italien et, partant, de se retirer du projet «Transalp» mené de pair avec FS Trenitalia Cargo.

Swiss Rail Cargo Italy s.r.l. (SRCI) a été officiellement fondée fin janvier 2003. Il aura fallu un an à peine pour tout mettre en place: le 15 décembre 2003, Swiss Rail Cargo Italy a débuté l'exploitation pilote avec un premier train au départ de Chiasso et à destination de Monza-Lecco, au nord de l'Italie. CFF Cargo devient ainsi la première compagnie ferroviaire en Europe à pouvoir planifier et organiser des trains de marchandises entre l'Allemagne et l'Italie, en assumant la responsabilité tout au long de la chaîne de transport. CFF Cargo commencera à assurer à la mi-avril 2004 un service régulier en Italie en prévoyant des trains supplémentaires au départ de Chiasso.

Un défi de taille. La création de la filiale italienne en aussi peu de temps a imposé d'incroyables défis aux collaborateurs et collaboratrices impliqués. L'immatriculation de la société le 29 janvier 2003, l'obtention de la licence italienne en tant qu'entreprise de transport ferroviaire (ETF) le 26 mars 2003 ainsi que la délivrance du certificat de sécurité (Certificato di Sicurezza Cesifer) le 27 novembre 2003 ont constitué les grandes étapes de ce projet. CFF Cargo a redoublé d'efforts pour la formation du personnel, qu'il s'agisse des mécaniciens, des visiteurs ou des agents du service de la manœuvre. La livraison et l'immatriculation des locomotives ayant cependant pris plus de temps que prévu, CFF Cargo a assuré le lancement de sa filiale italienne en achetant «Rail Italy», un petit chemin de fer industriel.

En créant Swiss Rail Cargo Italy, CFF Cargo entend proposer des prestations ferroviaires pour le trafic de marchandises vers le nord de l'Italie, qui soient comparables au service offert en Suisse en termes de qualité et de ponctualité. Le chemin de fer doit à nouveau attirer la clientèle du vaste marché que représente cette région et accélérer le transfert du trafic de la route au rail. Afin d'être plus proche de ses clients, CFF Cargo a rouvert son bureau de vente à Milan à la fin de l'année 2003.

Concurrence...

Au cours du second semestre 2003, environ 90 trains de la filiale Swiss Rail Cargo Köln de CFF Cargo circulaient déjà hebdomadairement sur l'axe allemand du Rhin, preuve que CFF Cargo a fait une entrée réussie sur le marché allemand. Le client peut désormais choisir entre plusieurs offres sur ce parcours: il peut soit réserver ses transports auprès de CFF Cargo et de ses filiales, soit faire appel à d'autres entreprises concurrentes spécialisées dans le fret ferroviaire.

Le nouveau modèle commence à s'imposer face aux coopérations traditionnelles en matière de transport, qui n'atteignaient pas le niveau de qualité souhaité. Une compagnie ferroviaire unique se charge de l'acheminement des marchandises sur tout le parcours et assure au client ponctualité et fiabilité à l'échelle internationale.

Cette évolution ne restera pas sans conséquence pour les compagnies ferroviaires. Le groupe DB Cargo va perdre son monopole sur l'axe allemand Rhin-Ruhr (Cologne-Bâle) tandis que CFF Cargo fera partie des gagnantes sur cet axe en remportant des parts de marché supplémentaires. Par contre, la situation est totalement inverse dans la région du St-Gothard: CFF Cargo va céder jusqu'à un tiers du marché au profit des compagnies ferroviaires concurrentes, et sa position dominante sera dès lors entamée. Le nord de l'Italie n'est plus la chasse gardée de FS/Trenitalia Cargo et Ferrovie Nord Cargo. La première société étrangère à avoir foulé le sol de cette région est Rail Traction Company, qui opère sur l'axe du Brenner. CFF Cargo lui a emboîté le pas à la fin de l'année 2003. A son tour, le groupe DB étudie un plan d'action pour pénétrer ce marché.

Tonnes-kilomètres nettes par unité de personnel.



... et coopération.

CFF Cargo continue à réaliser les opérations de trafic d'importation et d'exportation ainsi qu'une partie des transports Nord-Sud en collaboration avec DB Cargo (Railion) et Trenitalia Cargo. Les vastes alliances conclues avec les réseaux voisins tels que la SNCF Fret et Rail Cargo Austria (ÖBB) ont également été renforcées et de nouveaux partenaires vont rejoindre leurs rangs. Depuis avril 2003 par exemple, les trains de Ferrovie Nord Milano (FN Cargo) circulent sur le tronçon Chiasso-Desio pour le compte de CFF Cargo, d'autres relations s'y étant ajoutées au fil du temps.

En octobre 2003, CFF Cargo et ERS Railways BV ont conclu un accord de coopération avec la ferme intention de parfaire la qualité du trafic sur l'axe ferroviaire Rotterdam-nord de l'Italie. ERS est une co-entreprise de P&O Nedlloyd et de Maersk Sealand, société de fret maritime déployant son activité à l'échelon international.

Assainissement du trafic par wagons isolés.

Le trafic par wagons isolés constitue la pierre angulaire du trafic ferroviaire suisse de marchandises. CFF Cargo gère chaque année quelque 1,2 million de wagons de marchandises via un réseau dense comptant plus de 650 points de desserte et 2450 voies de raccordement. En 2002, le trafic par wagons isolés a engendré une perte d'environ 36 millions de francs pour CFF Cargo. Le système de production utilisé alors ne permettait plus de réaliser davantage d'économies.

En vue de remédier à cette situation, CFF Cargo a examiné deux possibilités. La variante nommée «Redimensionnement» prévoyait de réduire fortement les points de desserte et d'économiser au moins 70 millions de francs. Avec la variante baptisée «Optimisation», CFF Cargo proposait de modifier la structure de la production régionale et d'atténuer les pointes de trafic le matin et le soir.

Maintien d'un service étendu.

Les CFF ont opté pour la seconde variante en juin 2003, l'élément décisif étant que le trafic par wagons isolés demeure un produit disponible sur l'ensemble du territoire. Globalement, la variante «Optimisation» permet à CFF Cargo d'économiser 29,5 millions de francs. Ce service étendu continue de couvrir toute la Suisse et reste assuré par les teams, dont le nombre est ramené de 120 à 43. Les teams élargis disposent d'un champ d'intervention plus vaste.

Le plus grand remaniement de l'horaire depuis des décennies. CFF Cargo a lancé la première étape du nouveau trafic par wagons isolés en même temps que le changement d'horaire à la mi-décembre 2003. Ce remaniement de l'horaire des trains de marchandises, le plus important depuis des décennies, s'est déroulé sans encombres et n'a occasionné aucune panne majeure, et ce grâce à une préparation minutieuse. De très nombreux clients ont été sollicités dans le cadre de ce processus et n'ont pas hésité à prêter main forte. Le mois de juillet 2004 sera marqué par le lancement de la deuxième étape du projet, qui sera dédiée notamment aux travaux préliminaires à l'utilisation de locomotives de manœuvre équipées d'une radiocommande.

L'optimisation du trafic par wagons isolés nécessite d'investir dans les gares de triage de Lausanne et de Bienne ainsi que dans quelques gares teams. CFF Cargo a d'ores et déjà approuvé l'extension et la modernisation de la gare de triage de Lausanne. Des installations plus spacieuses seront disponibles à partir de la fin de l'année 2006.

Investissements.

CFF Cargo a largement investi dans le renouvellement du parc de locomotives de marchandises en commandant pour le trafic international Suisse-Italie 39 locomotives d'une valeur totale proche de 210 millions de francs.

Fin février 2003, les CFF ont octroyé 9,7 millions de francs pour trois locomotives diesel de Vossloh Locomotives destinées aux lignes non électrifiées. Les deux premières locomotives de type Am 840 sont opérationnelles depuis décembre 2003; la troisième le sera au début de l'année 2004.

Des locomotives bicourant pouvant circuler aussi bien en Suisse qu'en Italie sont utilisées sur les lignes électrifiées. Siemens Suisse va fournir 18 locomotives bicourant de type Re 474 issues de la gamme Euro-Sprinter. Les premiers modèles seront livrés en juin 2004, leur prix s'élevant à 99 millions de francs. Bombardier Transportation livrera de son côté 18 locomotives bicourant de type Re 484 de la gamme Traxx à partir de décembre 2004. Le prix d'acquisition est également de 99 millions de francs.

CFF Cargo a continué à renouveler son parc de wagons. Les premiers porte-conteneurs commandés en 2002 pour le transport des caisses mobiles Cargo Domino ont été livrés, de même qu'une partie des 200 wagons à parois coulissantes et des 270 conteneurs Cargo Domino de trois types différents. Au cours de l'exercice 2003, 400 autres wagons à parois coulissantes ont été commandés. Les nouveaux wagons seront systématiquement équipés de semelles de frein antibruit en matériau synthétique.

Pendant l'exercice sous revue, CFF Cargo a investi au total 169 millions de francs dans du nouveau matériel roulant.

Le plus grand remaniement de l'horaire depuis des décennies. CFF Cargo a lancé la première étape du nouveau trafic par wagons isolés en même temps que le changement d'horaire à la mi-décembre 2003. Ce remaniement de l'horaire des trains de marchandises, le plus important depuis des décennies, s'est déroulé sans encombres et n'a occasionné aucune panne majeure, et ce grâce à une préparation minutieuse. De très nombreux clients ont été sollicités dans le cadre de ce processus et n'ont pas hésité à prêter main forte.

Transformations.

Dans les Ateliers industriels de Bellinzona, 12 autres locomotives de type Re 420 ont été transformées pour être aptes à circuler en Allemagne (nouvelle désignation: Re 421). Par ailleurs, trois locomotives de type Re 420 ont été équipées d'un système de climatisation pour la cabine de conduite. A l'issue de la phase d'essai, un certain nombre de locomotives de type Re 420, Re 430 et Re 620 seront transformées de la sorte.

Des détecteurs de déraillement pour une plus grande sécurité.

CFF Cargo a fini de monter des détecteurs de déraillement sur les 623 wagons de marchandises destinés au transport de produits chimiques et pétroliers. Les coûts se sont élevés à 1,3 million de francs. Dorénavant approuvé, l'équipement ultérieur de 1000 autres wagons pour le transport des marchandises dangereuses est en cours de préparation.

Terminal de Bâle-Nord.

CFF Cargo a acheté un terrain d'une superficie de 1000 mètres sur 180 mètres dans l'enceinte de l'ancienne gare de triage badoise située au nord de Bâle. Ce terrain de 13,7 hectares abritera d'ici 2008 un terminal – ou «gateway» – qui permettra de regrouper les trains du trafic combiné en vue de former de nouvelles compositions. Contrairement à une gare de triage classique, ce terminal ne servira pas à trier les wagons, mais à décharger les conteneurs et les caisses mobiles avec de puissantes grues. En outre, il servira au transbordement route/rail pour la région de Bâle et remplacera le terminal conteneurs de Bâle-Wolf.

Horaire cadencé pour le trafic transalpin.

CFF Cargo a profité du changement d'horaire du 15 décembre 2003 pour introduire un «horaire systématisé» sur les axes de transit des marchandises via le St-Gothard et le Simplon. Basé sur le même principe que l'horaire cadencé du trafic voyageurs, il prévoit la circulation de la majorité des trains à intervalles définis. CFF Cargo limite ainsi les coûts et accroît la productivité. L'horaire systématisé constitue le point de départ pour poursuivre le développement du trafic sur cet axe.

Principe du remonte-pente. Le fonctionnement du nouvel horaire est simple: 24 heures sur 24, les locomotives font la navette sur l'axe Nord-Sud selon le principe du remonte-pente. En d'autres termes, les wagons de marchandises qui arrivent ne sont plus attribués à un train précis mais attelés à la prochaine locomotive en partance, qui les achemine à destination. Ce concept permet à CFF Cargo de réduire considérablement les temps morts des locomotives et des mécaniciens qui doivent attendre les trains en retard à la frontière.

CFF Cargo estime qu'en 2004, environ 80 pour cent des trains sur l'axe Nord-Sud circuleront de façon cadencée. Les 20 pour cent restants regroupent des trains exclus de l'horaire cadencé et nécessitant beaucoup plus de ressources pour transporter le même volume de marchandises. Ils seront peu à peu intégrés au système.

Satisfaction de la clientèle en légère baisse.

La satisfaction des clients s'est détériorée par rapport à l'année précédente, s'inscrivant en moyenne à 7,32 points sur 10 (contre 7,47 en 2002). On obtient toutefois une image contrastée selon l'importance des clients: alors que les petits clients ont décerné des notes relativement mauvaises, l'indice de satisfaction des clients les plus importants (représentant 74 pour cent du chiffre d'affaires) s'est stabilisé au niveau de 2002, à 7,4 points.

La dégradation mentionnée est surtout due à la comptabilisation de toutes les prestations supplémentaires et aux erreurs commises lors de la facturation des droits de stationnement. Ces deux éléments ont conduit à une augmentation sensible des réclamations, lesquelles n'ont de surcroît pu être satisfaites dans les délais exigés. L'équipe de vente a cependant tiré son épingle du jeu, notamment en raison de ses compétences techniques et de sa fiabilité. Le Centre Service Clientèle (KSC) de Fribourg a également obtenu de bonnes notes.

Ponctualité en hausse dans le trafic intérieur. La ponctualité des trains de marchandises est restée stable, en se maintenant à un niveau élevé. Au total, 90,7 pour cent de ces trains sont arrivés à destination à l'heure, c'est-à-dire avec un retard de 30 minutes maximum, résultat identique à celui de l'année précédente. S'agissant du trafic intérieur, traditionnellement plus ponctuel, 94,1 pour cent des trains ont atteint cet objectif, contre 93 pour cent l'année précédente.

Effectifs en baisse. Pendant l'année sous revue, les effectifs moyens de CFF Cargo étaient de 4898 personnes employées à plein temps, filiales comprises, ce qui correspond à une baisse de 232 unités à plein temps par rapport à 2002. La diminution de 251 postes en Suisse est la conséquence des départs en préretraite qui ont déployés tous leurs effets pendant l'année sous revue, et des deux projets «Nouveau trafic par wagons isolés» et «Passaggio» (simplification des formalités douanières). En revanche, les effectifs moyens des filiales Swiss Rail Cargo Köln (+5) et Swiss Rail Cargo Italy (+14) ont augmenté de 19 personnes au total. Cette tendance marquée par une baisse des effectifs en Suisse et une augmentation à l'étranger se poursuivra dans les prochaines années. Dans l'ensemble, les charges de personnel ont diminué de 44,8 millions de francs au cours de l'exercice sous revue.

Afin d'augmenter la proportion de femmes dans l'entreprise, CFF Cargo a introduit différentes mesures concernant l'égalité des chances. Par exemple, un programme de mentoring a été mis en place pour les femmes cadres.

Perspectives.

En 2004, CFF Cargo entend poursuivre la mise en place de la filiale italienne Swiss Rail Cargo Italy de sorte que les importantes opérations de transport prévues puissent être assurées à partir de décembre. Parallèlement, le développement de Swiss Rail Cargo Köln suivra son cours et la compétence en matière de transport sur l'axe Nord-Sud sera consolidée.

La politique de concurrence agressive que DB Cargo mène de pair avec son partenaire suisse BLS Cargo sera lourde de conséquences pour CFF Cargo. Dans le domaine du trafic transalpin, CFF Cargo escompte des pertes très importantes au profit de ce rival. La concurrence accrue pèsera également sur les prix.

Détérioration des conditions générales. Au 1^{er} janvier 2005, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) sera augmentée. Du fait du relèvement prévu du poids maximum de 34 à 40 tonnes dans le trafic routier intérieur et des nets gains de productivité qui en résulteront, les conditions générales pour le rail vont se détériorer considérablement, notamment pour les marchandises lourdes dans le domaine du trafic intérieur.

Dans ce même domaine, les plans d'austérité de la Confédération multiplieront les pressions sur le trafic par wagons isolés. Il est prévu de supprimer plus tôt que prévu les réductions du prix des sillons visant à compenser les gains de productivité réalisés dans le trafic routier du fait du relèvement du poids maximum des camions à 40 tonnes. De ce fait, le trafic intérieur de marchandises sur rail, optimisé en 2002 et couvrant l'ensemble du territoire, est menacé.

Gare de triage de Chiasso



Investir dans l'avenir. Le trafic international de marchandises requiert une certaine flexibilité, y compris en ce qui concerne le matériel roulant. CFF Cargo dispose par exemple de locomotives diesel modernes du type Am 840 (photo) pour les lignes non électrifiées en Italie. Elle consacre également des fonds importants au renouvellement de son parc de véhicules: ainsi, 39 locomotives électriques dernier cri, d'une valeur totale de 210 millions de francs, ont été commandées pour le seul trafic entre la Suisse et l'Italie.



Equipe efficace. CFF Cargo dispose à présent de deux filiales en Allemagne et en Italie qui lui permettent d'offrir ses prestations sur le marché européen. Elle entend ainsi augmenter progressivement et fortement le volume de transport en établissant des liaisons performantes d'un seul tenant entre les grandes régions économiques de l'Allemagne et du nord de l'Italie.

Prestations substantielles. Avec 9,94 milliards de tonnes-kilomètres, CFF Cargo a enregistré

une progression de 2,1 % en dépit d'une conjoncture morose. La libéralisation du trafic marchandises sur rail au niveau européen a généré une véritable dynamique entre les différents Réseaux. Alors qu'elle a perdu des parts de marché au profit de ses concurrents dans le trafic intérieur, et particulièrement dans le trafic transalpin transfrontalier, CFF Cargo en a gagnées dans le trafic international Nord-Sud.



Horaire cadencé pour les marchandises. Innovation dans le trafic marchandises: lors du changement

d'horaire en décembre 2003, CFF Cargo a introduit un horaire systématise sur les axes de transit via le Simplon et le St-Gothard. A l'instar des trains du trafic voyageurs, la plupart des trains marchandises circulent dorénavant à intervalles fixes, ce qui permet d'abaisser les coûts, d'accroître la productivité et de poursuivre le développement sur cet axe majeur.

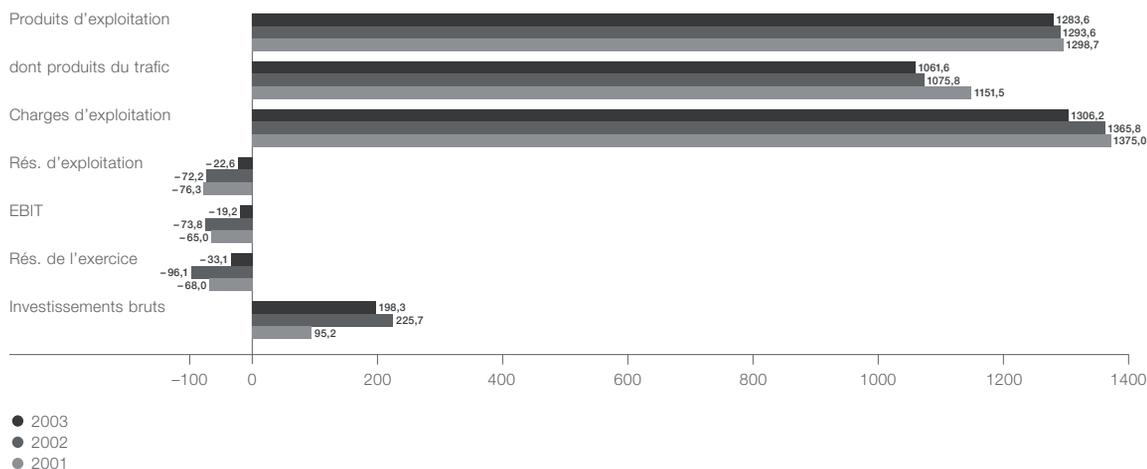
la première phase du nouveau trafic par wagons isolés. Associé à une stricte gestion des coûts, le remaniement de l'horaire le plus important depuis des décennies a permis à CFF Cargo d'améliorer notablement sa situation financière en 2003 et de se rapprocher à grands pas de son objectif consistant à dégager un résultat positif. La perte annuelle s'est contractée à 33,1 millions de francs, ce qui représente un mieux de 65,6 pour cent par rapport à 2002.

Intégration économique. Belles perspectives en vue: avec son entrée officielle sur le marché italien le 15 décembre 2003, CFF Cargo est devenue la première compagnie de fret ferroviaire en Europe à proposer une offre d'un seul tenant sur l'axe Nord-Sud, en planifiant et en organisant des trains de bout en bout de la chaîne de transport. La qualité et la précision suisses sont aussi au rendez-vous, conformément aux vœux des clients.

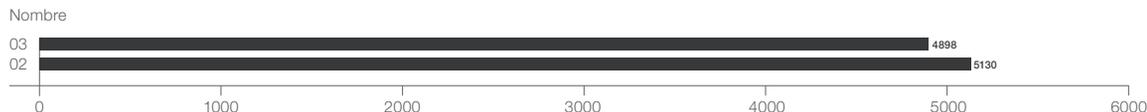


Trafic marchandises en bref¹.

En millions de CHF



Collaborateurs et collaboratrices².



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

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

Objectifs stratégiques du trafic marchandises. Marché européen: exploiter les possibilités de croissance sur l'axe Nord-Sud à fort trafic qui relie le Benelux, l'Allemagne et l'Italie. Obtenir un taux de croissance et une productivité élevés.

Marché suisse: favoriser la croissance par le biais de nouveaux produits. Parvenir à augmenter la productivité.

CFF Cargo fournit une prestation de trafic de 9,9 milliards de tonnes-kilomètres par an au moyen de quelque 2300 trains quotidiens et exploite un réseau comprenant environ 675 points de desserte dotés de 600 installations de débord et de 2450 voies de raccordement. CFF Cargo soulage ainsi le réseau routier suisse et l'axe européen Nord-Sud de près de 20 000 camions par jour.

Chronique annuelle 2003.

Mars

6 mars CFF Cargo commande les premières locomotives pour sa filiale italienne, Swiss Rail Cargo Italy. Ces trois véhicules diesel de la marque Vossloh Locomotives sont destinés aux lignes non électrifiées. CFF Cargo acquiert également 128 conteneurs Cargo Domino pour renforcer le trafic intérieur.

17 mars CFF Cargo acquiert un grand terrain à Bâle Badischer Bahnhof, qui doit accueillir d'ici 2007 une plate-forme de transbordement réservée au transport européen de marchandises.

Avril

5 avril CFF Cargo assume l'entière responsabilité des transports d'acier entre les ports rhénans et le nord de l'Italie tandis que son partenaire Ferrovie Nord Cargo (FN Cargo) assure le transport en Italie en tant que sous-traitant. Ce nouveau concept permet de réduire les temps de rotation du matériel roulant de cinq à deux jours et demi.

Mai

5 mai Après une interruption totale pendant cinq mois, la circulation dans le tunnel du Monte Olimpino II, au sud de Chiasso, est rétablie sur une voie. La fermeture du tunnel a eu de lourdes conséquences sur le trafic ferroviaire transalpin, les CFF perdant des clients au profit du transport routier et de l'axe du Brenner.

20 mai CFF Cargo commande une première série de 18 locomotives bicourant pour le trafic entre la Suisse et l'Italie.

Juin

13 juin L'Assemblée générale élit le Conseil d'administration des CFF pour un deuxième mandat de quatre ans. Olivier Steimer est élu comme nouveau membre en remplacement de Beth Krasna. Le Président du Conseil d'administration Thierry Lalive d'Epinay et les autres administrateurs sont reconduits dans leurs fonctions.

27 juin CFF Cargo décide d'optimiser le trafic par wagons isolés. Désormais, 44 gares team seront chargées de la distribution des marchandises. La desserte de l'ensemble du territoire est maintenue.

Août

26 août Les chiffres semestriels des CFF laissent espérer un résultat annuel positif. Le trafic voyageurs est resté stable par rapport à l'année précédente et le trafic marchandises a progressé.

Octobre

6 octobre Afin d'améliorer la qualité des liaisons ferroviaires sur l'axe Rotterdam–Italie du Nord, CFF Cargo et ERS Railways BV, une co-entreprise des sociétés de fret maritime Maersk Sealand et P&O Nedlloyd actives à l'échelon mondial, signent un accord de coopération.

Décembre

14 décembre Le changement d'horaire s'accompagne d'importantes modifications dans le secteur du trafic marchandises: le trafic suisse par wagons isolés inaugure le nouveau concept de distribution, un horaire cadencé est mis en place sur l'axe Nord–Sud et CFF Cargo lance l'exploitation pilote de sa filiale italienne Swiss Rail Cargo Italy. Dans la sud de l'Allemagne et dans le canton de Schaffhouse, CFF Cargo assure la desserte des six gares de la DB situées entre Gottmadingen et Lauchringen pour le trafic marchandises.

15 décembre Le premier train de Swiss Rail Cargo Italy quitte la gare de Chiasso à destination de Lecco, au nord de l'Italie.

19 décembre CFF Cargo commande une deuxième série de 18 locomotives bicourant pour le trafic entre la Suisse et l'Italie. La première livraison aura lieu dès mi-2004.

31 décembre La ponctualité se maintient à un très bon niveau. Dans le secteur du trafic marchandises, 90,7 pour cent des trains arrivent à destination avec un retard inférieur à 30 minutes. Le trafic intérieur, traditionnellement plus ponctuel, affiche même un taux de 94,1 pour cent.

Information sur le segment marchandises.

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

M CHF	2003	Marchandises 2002
Produits d'exploitation		
Produits du trafic	1 061,6	1 075,8
Indemnités compensatoires	18,7	18,3
Produits résultant de la location d'immeubles	3,0	4,5
Produits accessoires	136,8	119,4
Autres produits	14,2	27,1
Prestations propres	80,3	69,2
Déductions sur les produits	-31,0	-20,7
Total des produits d'exploitation	1 283,6	1 293,6
Charges d'exploitation		
Charges de matières	-135,6	-141,7
Charges de personnel	-520,5	-563,6
Autres charges d'exploitation	-529,4	-547,1
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-91,4	-84,4
Charges d'investissement non activées	-8,3	-1,3
Répartition globale des unités centrales	-21,0	-27,8
Total des charges d'exploitation	-1 306,2	-1 365,8
Résultat d'exploitation	-22,6	-72,2
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	2,3	0,9
Produits exceptionnels	1,1	0,0
Charges exceptionnelles	0,0	-2,5
EBIT	-19,2	-73,8
Produits financiers	2,7	3,7
Charges financières	-1,8	-5,6
Répartition globale des unités centrales	-14,6	-19,6
Bénéfice/Perte avant impôts et indemnités	-32,9	-95,4
Charges impôts	-1,1	-1,1
Intérêts minoritaires	0,9	0,3
Bénéfice/Perte du groupe	-33,1	-96,1

Information sur les segments: bilan du groupe CFF.

Actifs.

M CHF	31.12.2003	Marchandises 31.12.2002
Actifs circulants		
Liquidités	24,6	82,7
Créances résultant de ventes et de prestations de services	206,1	179,5
Autres créances	132,7	70,0
Stocks et travaux en cours	35,9	39,1
Actifs de régularisation	57,8	30,3
Total des actifs circulants	457,1	401,7
Actifs immobilisés		
Immobilisations financières	10,1	61,7
Immobilisations corporelles	686,7	721,8
Infrastructures en construction	127,3	142,1
Immobilisations incorporelles	25,2	19,4
Total des actifs immobilisés	849,2	945,0
Total des actifs	1 306,3	1 346,6

Information sur les segments: bilan du groupe CFF.

Passifs.

M CHF	31.12.2003	Marchandises 31.12.2002
Dettes		
Dettes financières à court terme	185,9	188,9
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	146,6	134,4
Autres dettes à court terme	22,2	25,8
Passifs de régularisation	59,2	65,3
Provisions à court terme	52,4	60,1
Total des dettes à court terme	466,2	474,4
Dettes financières à long terme	0,5	0,0
Autres dettes à long terme	39,6	41,2
Provisions à long terme	74,2	58,5
Total des dettes à long terme	114,3	99,7
Total des dettes	580,5	574,1
Total des intérêts minoritaires	-0,4	0,3
Capitaux propres		
Capital-actions	670,0	670,0
Réserves provenant de primes	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices	87,1	196,3
Bénéfice/Perte du groupe	-33,1	-96,1
Total des capitaux propres	726,2	772,3
Total des passifs	1 306,3	1 346,6

Liste des participations du groupe CFF.

Sociétés du groupe et sociétés associées dans le trafic marchandises.

Raison sociale		Capital-actions	ParticipationCFF	ParticipationCFF	Seg	
		M	M	%		
		31.12.2003				
Entrepôts et installations de transbordement						
Umschlags AG, Bâle	CHF	6,00	2,12	35,33	E	Z
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	E	I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	E	I
Transporteurs et transitaires						
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	670,00	670,00	100,00	V	G
Swiss Rail Cargo Italy S.r.L., Milan	EUR	13,00	13,00	100,00	V	G
Rail Italy S.p.A., Milan	EUR	0,05	0,05	100,00	V	G
S-Rail Europe GmbH, Singen	EUR	0,25	0,19	75,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	0,25	0,13	51,00	V	G
Swiss Rail Cargo Köln GmbH, Cologne	EUR	1,50	0,77	51,00	V	G
Cargo SI S.p.A., Milan	EUR	0,10	0,05	50,00	E	Z
RAlpin AG, Berne	CHF	0,30	0,09	30,00	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	E	G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	E	G

Saisie

Seg = Segment

V = intégration globale

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

G = Marchandises

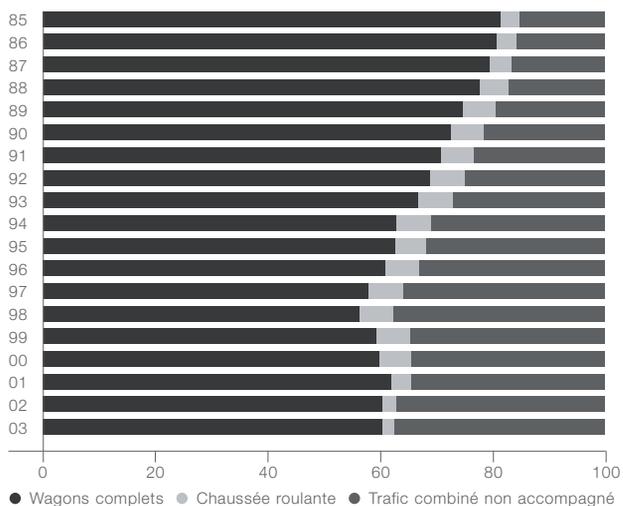
I = Infrastructure

Z = Unités centrales

Chiffres de référence CFF Cargo.

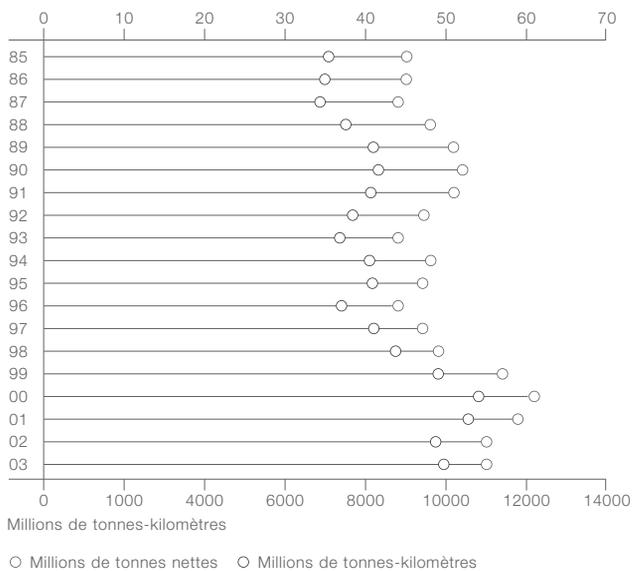
Evolution des prestations du trafic marchandises.

Part par mode de transport



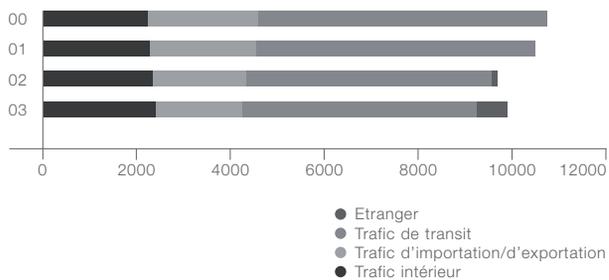
Volume et prestation du trafic marchandises.

Millions de tonnes



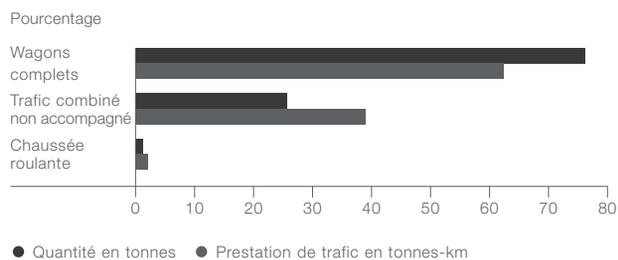
Prestation de trafic par mode de transport.

Millions de tonnes-kilomètres



Volume du trafic et prestation de trafic.

		2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
Volume du trafic	Million t	60,50	59,00	54,93	54,78	-0,3
Wagons complets		42,53	43,88	40,55	40,43	-0,3
– Trafic intérieur		20,64	22,53	22,26	22,58	1,5
– Trafic d'importation/d'exportation		12,87	12,48	11,18	11,89	6,4
– Trafic de transit		9,03	8,87	7,11	5,95	-16,4
Trafic combiné non accompagné		14,42	13,82	13,51	13,65	1,1
– Trafic intérieur		0,26	0,25	0,39	0,43	10,3
– Trafic d'importation/d'exportation		3,39	3,23	2,94	2,79	-4,9
– Trafic de transit		10,77	10,33	10,19	10,43	2,4
Trafic combiné accompagné		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3
Autres		1,55	0,00	0,00	0,00	-
Wagons chargés	Milliers	2 147	2 057	1 934	1 968	1,7
Prestation de trafic	M t-km	10 786	10 534	9 732	9 936	2,1
Wagons complets		6 380	6 525	5 827	5 567	-4,5
– Trafic intérieur		2 109	2 225	2 261	2 321	2,6
– Trafic d'importation/d'exportation		1 744	1 716	1 479	1 487	0,5
– Trafic de transit		2 527	2 583	2 087	1 759	-15,7
Trafic combiné non accompagné		3 665	3 621	3 534	3 509	-0,7
– Trafic intérieur		39	42	66	76	13,9
– Trafic d'importation/d'exportation		554	539	474	339	-28,5
– Trafic de transit		3 072	3 041	2 994	3 094	3,4
Trafic combiné accompagné		612	388	257	210	-18,4
Autres		128	0	0	0	-
Prestation de trafic à l'étranger		113	651	474,5

Structure du trafic marchandises.

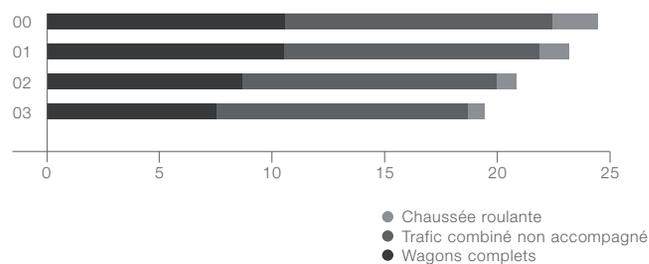
Trafic transalpin CFF Cargo.

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

		2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
St-Gothard	Millions t	20,42	18,98	17,38	17,21	-1,0
Wagons complets		6,87	6,78	5,97	5,62	-5,8
Trafic combiné non accompagné		11,56	10,90	10,55	10,88	3,2
Chaussée roulante		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3
Simplon		3,80	3,98	3,29	2,04	-37,9
Wagons complets		3,63	3,64	2,64	1,86	-29,8
Trafic combiné non accompagné		0,17	0,34	0,64	0,18	-71,3
Total		24,22	22,96	20,67	19,25	-6,9
Wagons complets		10,50	10,42	8,61	7,48	-13,2
Trafic combiné non accompagné		11,73	11,25	11,19	11,07	-1,1
Chaussée roulante		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3

Trafic transalpin CFF Cargo.

Millions de tonnes nettes

**Productivité, valeurs moyennes.**

Produit par tonne-kilomètre	c.	11,0	10,9	11,1	10,7	-3,3
Distance moyenne parcourue par tonne nette	km	178,3	178,5	177,2	181,4	2,4

Chiffres de la division.

	2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
Personnel					
Total (consolidé)			5 130	4 898	-4,5
CFF Cargo SA²	4 370	5 091	5 107	4 851	-5,0
Centrale	3	164	204	149	-27,0
Vente	3	496	502	446	-11,2
Production	3	3 352	3 276	3 161	-3,5
– Personnel des locomotives de ligne	3	960	953	916	-3,9
Entretien (matériel roulant)	3	1 031	957	979	2,3
Autres	3	48	168	116	-31,0
Filiales	–	–	23	47	104,3

Véhicules, état au 31.12.

					Prestation kW/véhic.
Véhicules moteurs	828	827	801	776	...
Locomotives de ligne	450	458	458	463	5 317
– pouvant rouler à l'étranger	0	0	13	57	5 218
Locomotives de manœuvre	137	136	132	128	520
– diesel	70	70	70	74	558
Tracteurs de manœuvre	241	233	211	185	211
– diesel	105	103	93	86	200

Wagons

					Cap. de charge t/wagon
En propre	13 017	13 121	12 793	12 171	40,73
– 4 essieux	4 720	4 570	4 589	4 709	64,63
– Tombereaux	2 898	2 854	2 799	2 745	50,03
– Wagons couverts	4 433	4 862	4 659	4 204	26,53
– Wagons plats, 2 essieux	1 324	1 315	1 247	1 114	27,94
– Wagons plats, 4 essieux	2 524	2 357	2 302	2 328	67,99
– Wagons à toit ouvrant	1 336	1 334	1 390	1 399	35,54
– Wagons spéciaux	502	399	396	381	35,28
Wagons de particuliers dans le parc CFF	6 851	7 214	7 429	7 139	61,83

Bruit

	Nombre				
Trains marchandises peu bruyants	80	127	504	534	6,0
– Part par rapport au parc total	%	0,6	1,0	3,9	4,4

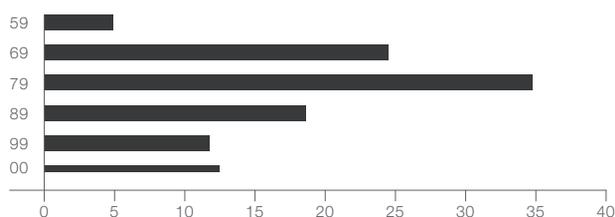
1 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps.

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

3 Structure organisationnelle différente; pas de comparaison possible avec les années suivantes.

Age des wagons.

Pourcentage par année de construction



L'extrait du rapport de gestion 2003 des CFF est édité en français, en allemand, en italien et en anglais. Il est également disponible sur le site www.sbbcargo.com. La version allemande fait foi.

Impressum

Edité par
CFF Cargo, Peter Merian-Strasse 90,
CH-4065 Bâle

Conception et maquette
külling partner identity, Zurich

Photo
Gerry Amstutz, Zurich
Franz Rindlisbacher, Zurich

