

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1995)

Artikel: Privatisation de secteurs d'activité
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676301>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ces dernières années, les CFF ont pris toute une série de décisions visant à privatiser certaines activités, ce qui sous-entend avant tout de nouvelles formes de traitement du marché et une gestion plus efficace de l'entreprise.

L'année 1995 a été particulièrement riche en privatisations. Le «Groupement d'intérêt économique» (GIE), qui traite le trafic TGV avec la France, était pleinement opérationnel. De même pour DACH Hotelzug AG qui, dès le changement d'horaire, a donné une nouvelle impulsion aux voyages de nuit vers Vienne, Hambourg et Dortmund/Cologne. Le trafic marchandises de détail a, lui, pris un nouveau départ grâce à la maison CDS Cargo Domicile SA. Cisalpino SA était dans une importante phase de son introduction afin d'être à même de mettre en service, dès 1996, des trains du type «Pendolino» en trafic avec Milan. Enfin, la société de navigation «Schweizerische Bodenseeschiffahrtsgesellschaft AG» était sur le point d'être créée.

La clientèle et le public n'ont guère pu ne pas s'apercevoir des difficultés qu'a vécues CDS AG, renforcées au début par des problèmes informatiques. Dans l'intervalle, l'exploitation s'est normalisée. Un assainissement financier s'est toutefois révélé inévitable en automne, au vu des pertes attendues. Dès lors, les CFF sont à nouveau actionnaires majoritaires, mais il n'est pas dans leur intention de le rester. Une restructuration a été entreprise. L'autonomie qui avait été concédée à chaque centre régional fera place à nouveau à une gestion centralisée. En outre, le nombre de centres régionaux diminuera sensiblement. Cette organisation semble être la seule à permettre la maîtrise de l'évolution des coûts. Dans l'ensemble, il a fallu procéder à des corrections de la valeur de l'ordre de 60 MFr (12 MFr d'amortissements, 48 MFr

de provisions). En dépit de cette situation peu satisfaisante, les CFF ont vu leur résultat s'améliorer par rapport à l'ancienne organisation du trafic de détail (voir aussi page 50).

Grâce aux trains «CityNightLine», le trafic international de nuit au départ et à destination de la Suisse doit connaître une nouvelle impulsion. La société exploitante DACH Hotelzug AG, à laquelle les CFF participent à raison de 33 %, a toutefois connu des problèmes techniques au début et a éprouvé des difficultés à réaliser les recettes attendues. Il s'agit de relever que les vols intervalles ont vu leurs prix baisser fortement. Bien que, lors de la fondation de la société, l'on n'ait escompté atteindre le seuil de rentabilité qu'en 1998, les pertes initiales sont plus importantes que prévu. Il a dès lors fallu constituer des provisions de l'ordre 17,5 MFr.

Le développement du GIE a été réjouissant, mais de graves difficultés ont surgi en rapport avec les actes terroristes et la grève des chemins de fer français. Ces événements n'ont heureusement pas empêché l'introduction du «TGV des Neiges» (Paris – Lausanne – Brigue) au début de l'hiver.

La voie choisie pour procéder aux privatisations n'a pas été dans tous les cas exempte d'embûches malgré une planification souvent détaillée. Non seulement chaque nouveau départ a dû faire face à des modifications de la situation du marché, mais les estimations de trafic se sont révélées trop optimistes. En outre, les bases des capitaux propres de départ étaient trop étroites pour surmonter avec succès une phase d'introduction manifestement nécessaire. En revanche, les privatisations ont nettement amélioré la transparence des secteurs d'activité concernés.