

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1996)

**Rubrik:** Privatisation de secteurs d'activité

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

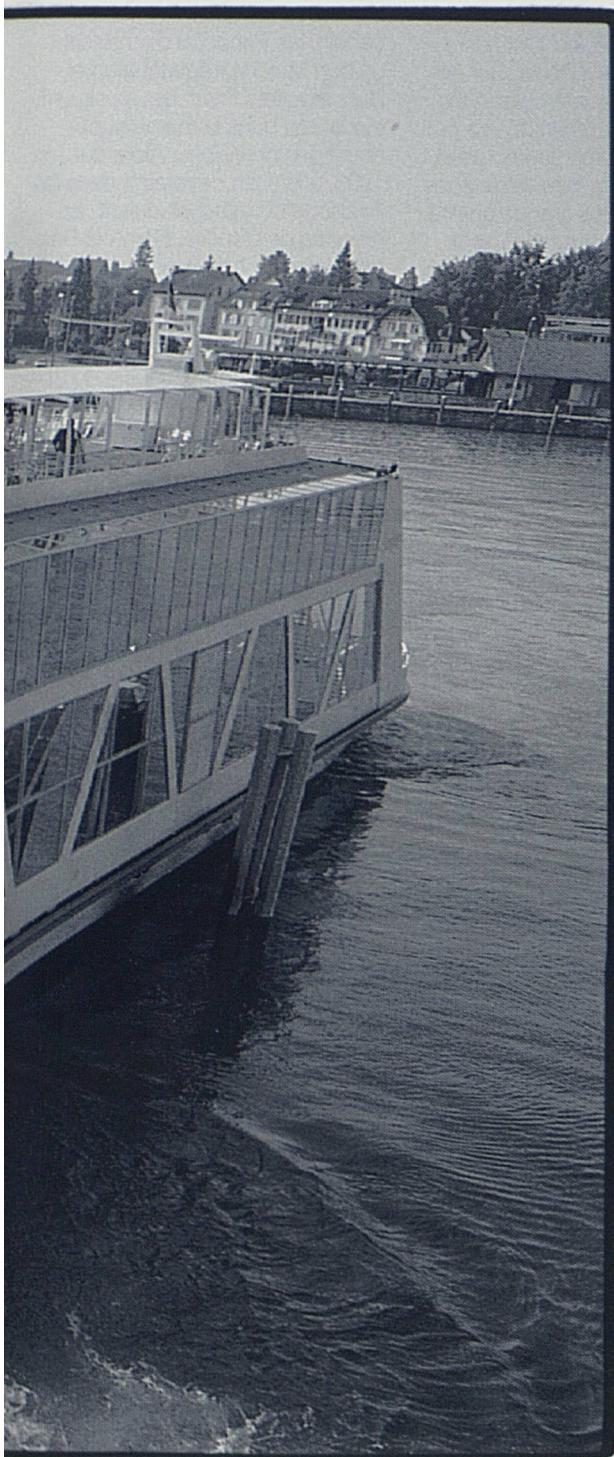
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

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



Le chemin de fer à la rencontre de nouveaux horizons. Certains secteurs d'activité ont été privatisés. Ainsi la Société de navigation du lac de Constance, qui vole à présent de ses propres ailes.



**N**aguère cédés à des tiers, certains secteurs d'activité ont continué, en 1996, à solliciter fortement les CFF. La situation de Cargo Domicile SA et celle de DACH Hotelzug SA ont été régularisées.

L'année dernière, les secteurs d'activité qui avaient été cédés à des tiers ont connu une période pleine de turbulences. L'entreprise a dû prendre des décisions difficiles et peu populaires, mais néanmoins inéluctables – décisions qui ont eu un retentissement énorme dans les médias, en particulier dans le cas de Cargo Domicile SA.

#### **Cargo Domicile SA (CDS SA)**

Créée en 1995, la société CDS représentait une tentative pour créer une entreprise économiquement viable à partir d'un secteur d'activité fortement déficitaire. Elle n'a malheureusement pas répondu à ces espérances. Compte tenu de la réévaluation à laquelle il avait fallu procéder l'année d'avant, d'une part, et des 3 à 4 MFr qui continuaient, chaque mois, à passer dans les pertes, d'autre part, il apparaissait inéluctable qu'il faudrait trancher dans le vif une nouvelle fois. A cela s'ajoutait l'ultimatum posé par le Conseil fédéral qui attendait, avant la fin de 1995, des marges de couverture positives. A défaut de quoi ce volet de l'offre devrait être supprimé. L'entreprise se trouvait donc dans la situation de devoir soit liquider CDS SA, soit lui trouver un nouveau support de fonctionnement et éliminer cette source de pertes. Dans l'intérêt de toutes les parties, des repreneurs solides furent recherchés. Au terme de semaines de négociations et d'audits, le choix s'est porté sur l'association Transvision (Planzer, Galliker, Camion Transporte SA Wil) qui, avant de pouvoir acheter la majorité des actions, a dû satisfaire à un certain nombre de conditions: donner les garanties nécessaires pour les futures créances des CFF; connaître à fond la branche du trafic de détail; pré-

sen-ter un programme d'action détaillé et convaincant, donnant notamment des assurances que le personnel serait repris et que les transports par chemin de fer seraient maintenus. Le 1<sup>er</sup> novembre 1996, la société Transvision endossait la responsabilité du fonctionnement et des finances de CDS SA. Alors que, jusqu'en 1994, les CFF déploraient chaque année pour plus de 100 MFr de pertes dues au trafic de détail, leurs comptes pour 1996 ne sont plus grevés que de 49,5 MFr.

#### **DACH Hotelzug SA**

A cause d'une sous-capitalisation, de frais de distribution trop élevés et d'une marche des affaires beaucoup plus mauvaise que prévu au budget, la société DACH Hotelzug SA est arrivée, en 1996, au bord de l'illiquidité. Il fallait impérativement l'assainir et la restructurer en profondeur.

A la suite de divergences qui les opposaient à leurs partenaires Deutsche Bahn AG et CFF, les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) ont quitté la société à dater du 30 septembre 1996. Reprenant 16 véhicules de DACH Hotelzug SA, ils exploient désormais à leur compte la ligne Zurich – Vienne avec le Wienerwalzer. En outre, les trois associés ayant dû verser au total 45 MFr à titre de contribution d'assainissement ou d'abandon de créances, l'entreprise a désormais une assise financière saine. Les déficits stratégiques ayant été éliminés, le marketing réorienté et des changements opérés au niveau des personnes, la marche des affaires a pris une tournure résolument positive au cours de ces derniers mois. Si, pour 1996, 9 MFr s'inscrivent dans les pertes, un résultat positif est escompté pour la première fois en 1997. A la fin de l'année, le taux de fréquentation dépassait 70%, se situant ainsi largement au-delà de ce qui avait été espéré.

A la place de la relation Zurich – Vienne, CityNightLine (CNL) offre désormais Zurich – Berlin. Sur un marché prometteur, en pleine expansion, CNL commence à se profiler comme une marque nouvelle, avec des atouts à faire valoir. Avec leur service de très grande qualité, les rames modernes qui roulent sous pavillon CNL sont aujourd'hui les «vaisseaux amiraux» du chemin de fer pour les voyages de nuit.

#### **TGV Suisse – France (GIE Groupement d'intérêt économique)**

L'activité du GIE au cours du 1<sup>er</sup> semestre 1996 a fortement subi le contrecoup de la grève du personnel SNCF – presque 30 jours entre la mi-novembre et la mi-décembre 1995 –, d'une part, des attentats pour protester contre la reprise des essais nucléaires français dans le Pacifique, d'autre part. Durant les six premiers mois, le nombre des passagers a été de pratiquement 10% inférieur à celui de l'année précédente. Au prix d'un effort particulier, le GIE avait pourtant comblé son retard à la fin de l'année. Le lancement du TGV des Neiges, accompagné par une promotion et des relations publiques actives en collaboration avec les milieux touristiques de notre pays, est d'ores et déjà un succès. Circulant tous les samedis entre Paris et Brigue, ce TGV inscrit à son actif, pour 1996, plus de 3000 allers et retours de voyageurs via Lausanne.

En 1997, une nouvelle relation sera offerte entre Zurich et Paris. Diverses mesures seront prises, au nombre desquelles des améliorations ciblées des services offerts dans le train.

#### **Cisalpino SA**

En automne 1996, la société Cisalpino SA s'est lancée sur le marché avec les nouvelles rames Pendolino. Les retards pris, essentiellement dus à des problèmes techniques, et les difficultés du début ont tout d'abord suscité

d'acribes critiques. D'un attrait certain, les Pendolini connaissent un bon taux de fréquentation et leurs résultats financiers se situent, eux aussi, dans la marge supérieure des prévisions. Alors que, en 1996, à la suite de retards dans les livraisons du matériel roulant, les relations de Genève, Berne et Bâle pour Milan ont dû passer par le Simplon, dès le début de 1997, les rames pendulaires du Cisalpino circuleront aussi entre Milan et Zurich, en empruntant l'axe du St-Gothard.

#### **Cession de la compagnie de navigation du lac de Constance**

La Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft SA, récemment fondée, est une société filiale des CFF qui a le statut juridique d'une société anonyme indépendante. Elle est en activité depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Les CFF détiennent actuellement 100% du capital-actions, mais des participations extérieures (cantons, régions, communes ou autres intéressés) sont envisagées. Cette situation prive le trafic voyageurs CFF de 4,5 MFr de produits (1995), mais en revanche, les charges afférentes sont éliminées. La nouvelle société a fait un démarrage réussi et, le 15 juillet 1996, elle a mis en service direct régulier le troisième ferry-boat Euregia entre Romanshorn et Friedrichshafen. Le trafic a connu une augmentation réjouissante. Le chantier naval de la nouvelle société a obtenu une grosse commande de l'extérieur, ce qui lui assure un domaine d'activité intéressant et porteur.