

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2001)

Rubrik: Chronique d'une année

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: 22.12.2025

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

01.01.01

Un nouveau millénaire commençait – et c'était la 100^e année de l'histoire des CFF. 2001 a été marqué par des décisions stratégiques pour l'avenir de l'entreprise, des choix rapides au service du pays et des notes encore meilleures décernées par notre clientèle.

15 janvier. La SA CFF dépose une plainte pénale auprès du service régional de juges d'instruction Berne-Mittelland contre un ex-employé soupçonné de malversations. La somme en jeu se monte à plusieurs millions de francs. Les irrégularités constatées dans la comptabilité ont été découvertes lors d'un contrôle de routine.

20 février. A la suite de diverses révélations parues dans la presse, les directeurs des CFF font largement connaître leur position dans le débat sur la rémunération des cadres.

21 février. La clientèle donne aux CFF de meilleures notes: un sondage représentatif révèle que près de 85 pour cent des voyageurs – 3 pour cent de plus que précédemment – sont parfaitement satisfaits des services fournis.

23 février. Le Conseil d'administration des CFF accorde 217 millions de francs pour l'achat de 70 nouvelles voitures Intercity à deux niveaux. Le consortium Adtranz/Alstom emporte le marché. Avec cette quatrième série, le parc des IC à deux niveaux passera, d'ici à 2004, à 320 unités au total.

29 mars. Les CFF introduisent la prélocation TicketCorner dans plus de 100 gares, élargissant ainsi la palette de leurs services et offrant à leur clientèle, pour des spectacles ou des manifestations sportives, la possibilité d'acheter en même temps les billets du voyage et les entrées.

4 avril. Le nouveau chef de Cargo CFF, Daniel Nordmann, présente la stratégie marchandises. Cargo CFF entend non seulement faire progresser la qualité sur le marché intérieur, mais encore amener une nouvelle croissance sur l'axe de transit européen nord-sud qui traverse la Suisse. Notamment par une alliance stratégique avec la société allemande Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Bâle devient le siège social de CFF Cargo.

5 avril. Le Chemin de fer du Lötschberg BLS SA, Hupac et CFF Cargo créent RAlpin AG, en vue d'une autoroute roulante pour le fret entre Fribourg-en-Brisgau et Novare en Italie. Cette démarche des trois entreprises marque une étape importante pour la politique suisse des transports.

9 mai. Les CFF présentent les résultats de l'année 2000: le bénéfice net passe de 120,3 M CHF en 1999 à 146,2 M CHF. Le nombre des personnes transportées augmente de 275,9 à 286,8 millions. Les marchandises transportées passent de 57,3 à 60,5 Mt.

15 mai. CFF et BLS se redistribuent les cartes. Parmi les décisions les plus importantes, celle de confier au BLS, à partir de 2004, la responsabilité du système et du marché pour le RER bernois, tandis que les CFF se chargent du trafic voyageurs grandes lignes sur le réseau BLS. Une centaine de personnes changent d'employeur. Les CFF obtiennent un droit de préemption sur des actions BLS minoritaires.

10 juin. Le nouvel horaire entre en vigueur. Les réaménagements de l'offre CFF se traduisent par environ 4 pour cent de prestations supplémentaires en trafics tant régional que national, ainsi que par des temps de trajet plus courts sur la ligne du Pied du Jura. A relever: la cadence à la demi-heure sur les lignes Biel–Zurich et Biel–Berne, de meilleures correspondances à Lausanne et de nombreuses relations nouvelles tôt le matin et tard le soir.

11 juin. CFF Cargo met en service son nouveau réseau Cargo Express. Nuit après nuit, entre une quarantaine de gares, 50 trains conduisant 500 wagons assurent, en saut de nuit, des relations accélérées.

20 juillet. En collaboration avec les associations de handicapés, les CFF entreprennent un effort particulier pour leurs clients à mobilité réduite. Ils s'engagent à tenir encore mieux compte des besoins des handicapés lors de transformations et de constructions. Parmi les mesures envisagées figurent des rampes, des ascenseurs ou des quais surélevés afin de mettre autant que possible à niveau quais et trains. L'information aux voyageurs doit aussi être améliorée aux niveaux visuel et acoustique.

2 août. A mi-parcours financier: la construction du nouveau tronçon de ligne Rail 2000 Mattstetten–Rothrist a déjà coûté 806 M CHF, c'est-à-dire à peu près la moitié du crédit global de 1593 M CHF. Rappelons que le coût final estimé pour la 1^{re} étape de Rail 2000, 5,9 milliards de francs, est inférieur de quelque 1,5 milliard, ou 20 pour cent, aux 7,4 milliards d'abord budgétisés.

8 août. Les CFF décident de donner à leurs 620 gares régionales, dans les cinq années à venir, un visage qui soit partout le même, nouveau et moderne. Ce «remodelage» coûtera aux CFF dans les 340 M CHF.

13 août. Une rame pendulaire Intercity perd, sur un bogie, un élément de fixation d'une biellette de guidage, ce qui amène les CFF à retirer de la circulation la totalité de leur parc ICN, 22 rames, pour le contrôler. Dans les semaines qui suivent, 54 600 éléments de fixation sont vérifiés en collaboration avec le fabricant. Aucun défaut n'est détecté sur le matériel.

6 septembre. Associés pour ce projet à DaimlerChrysler et Mobility, les CFF présentent RailLink. Dans 42 principales gares de Suisse, 75 voitures de type smart attendent les clients du rail qui voudraient les utiliser pour se rendre là où le chemin de fer ne peut pas les conduire. Avec RailLink, le dernier maillon de la chaîne des transports est assuré.

4 octobre. Devant les nouvelles conditions fixées par la politique britannique pour ses chemins de fer, les CFF renoncent pour le moment à briguer une concession pour l'exploitation d'un réseau ferroviaire en Angleterre. Aux côtés de leur partenaire, ils n'auront plus qu'un rôle de conseil.

12 octobre. CFF Cargo commande au fabricant Bombardier Transportation dix nouvelles locomotives marchandises de la série Re 482. Les nouveaux véhicules seront mis en service, à partir du printemps 2002, d'abord sur l'axe international nord-sud. Facture: 30 millions d'euros.

25 octobre. Les CFF réagissent promptement à la fermeture immédiate du tunnel routier du Gothard, après un grave accident. En l'espace de 24 heures, ils remettent en service le chargement des voitures sur le train entre Göschenen et Airolo – suspendu depuis vingt ans. Jusque peu avant Noël, plus de 70 000 automobilistes utilisent l'offre du rail. La chaussée roulante mise en place pour le trafic marchandises entre Brunnen et Lugano en l'espace d'une semaine, avec de nouveaux terminaux, affiche, elle aussi, un bon taux d'utilisation de 75 pour cent.

12 novembre. Les CFF obtiennent du Gouvernement zougois le marché pour l'exploitation du nouveau train-tram, qui comprend l'achat de 12 nouvelles rames régionales, d'une valeur de 84 M CHF. Avec 67 M CHF, le canton de Zug assure l'essentiel des investissements d'infrastructure. Le train-tram de Zug entrera en service en 2004.

10 décembre. Les CFF reprennent la participation de 60 pour cent d'Autogrill SA dans la société de restauration ferroviaire Passaggio Rail AG. Ils entendent ainsi renforcer leur influence sur la qualité et le service de la restauration à bord de leurs trains.

14 décembre. Au terme de négociations soutenues, les CFF et leurs partenaires contractuels trouvent un accord sur la question des salaires pour 2002. Les CFF augmentent leur masse salariale, pour 2002, de 3,6 pour cent. □