

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 659

Artikel: Le second souffle des CFF : conduire une locomotive : du rêve à la cadence
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1013290>

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: 15.04.2026

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

Conduire une locomotive: du rêve à la cadence

Etre conducteur de locomotive: le rêve de générations de garçons, bouche bée dans les gares, à scruter le museau sombre des machines pour découvrir le visage de ces demi-dieux de la vitesse et de la technique. Pas certain que les astronautes et les cosmonautes aient complètement pris la relève, dans l'imagination enfantine, des maîtres du train. Redescendons sur terre: aujourd'hui, les mécaniciens CFF sont pris dans la mêlée des chemins de fer en quête de nouveaux clients, service public à la recherche de son second souffle et acculé à la rentabilité financière sous le signe trompeur des «économies»...

Les mécaniciens CFF sont même en première ligne de l'offensive de charme lancée par leur employeur, puisque c'est en somme sur leur conscience professionnelle que repose l'édifice dont les

pierres angulaires sont la ponctualité des trains, leur rapidité et l'étonnante fréquence de leurs courses.

Comment réagissent ces mécaniciens CFF à la nouvelle organisation de leur travail découlant en particulier de l'introduction de l'«horaire cadencé»? Nous avons voulu le savoir, avant toute réflexion plus globale sur les CFF. Voici quelques notes qui doivent en quelque sorte donner le ton général des commentaires enregistrés mais qui, on le comprendra très vite, n'ont pas l'ambition de résumer la situation dans toutes ses composantes.

CHANGEMENT DE RYTHME

Donc l'«horaire cadencé» a été introduit en juin 1982 dans des conditions optimales: période basse du trafic marchandises et absence de travaux sur le réseau, notamment. Et cet automne, inévitablement, de nombreux chantiers se sont ouverts, le trafic marchandises a repris et les horaires en ont pâti...

carence avant même que le Parlement ne décrète un blocage du personnel de la Confédération. Le recrutement du personnel est ardu, en particulier à cause des horaires de travail irréguliers: de nombreux candidats renoncent finalement à ce travail à cause du travail nocturne et du dimanche. Et les salaires, pour les débutants, sont légèrement inférieurs à ceux pratiqués dans l'industrie privée.

L'excès de travail qui repose sur le personnel apparaît de manière éclatante lorsque l'on fait le compte des heures supplémentaires qui ne peuvent être compensées à cause du manque d'employés: avant même l'introduction de l'horaire cadencé, elles étaient au nombre de 70 000!

AST: *La situation s'est-elle encore dégradée avec l'introduction de l'horaire cadencé?*

Jean Clivaz: Lorsque nous avons dit oui à l'horaire

L'«horaire cadencé» représente une prestation de 36 000 km/jour supplémentaires, Son introduction aurait-elle dû être mieux préparée? En tout cas, la durée du travail est restée inchangée et c'est donc le rythme qui s'est modifié. Des précisions? Les jours de congé mobiles auxquels a droit le personnel ne sont plus disponibles: impossible de faire autrement que d'en accepter le paiement. Les pauses, elles, sont comprimées, de même que le temps prévu pour effectuer le travail; certains membres du personnel réagissent par un laisser-aller résigné qui entraîne fatalement des retards...

Le cas du 1^{er} arrondissement CFF est particulièrement intéressant parce que les directives centrales qui fixent les prestations minimales y sont appliquées à la lettre. Or il n'est pas possible, par exemple, d'être à son poste de travail une minute seulement avant le départ du train: le conducteur prend donc le temps sur son compte ou accumule du retard.

Significatif aussi: au dépôt de Lausanne, l'un des plus importants de Suisse, 10% du personnel, en

cadencé, nous savions qu'il entraînerait une surcharge de travail pour le personnel. Mais à l'époque, des promesses ont été faites et aujourd'hui les cheminots demandent leur application. L'effectif du personnel est encore inchangé alors que l'offre a augmenté de 20%. Depuis l'introduction du nouvel horaire, il nous manque au minimum 300 personnes.

AST: *Quelles sont les revendications concrètes du SEV en vue de l'amélioration de la situation du personnel?*

Jean Clivaz: En premier lieu, il convient d'autoriser l'augmentation du personnel nécessaire au bon fonctionnement du trafic ferroviaire. Les CFF doivent engager le personnel manquant. Ensuite, il convient évidemment d'accorder la compensation de toutes les heures supplémentaires effectuées.

Les aiguillages qui grincent

Dans son numéro spécial (cf. DP 657) consacré aux chemins de fer, l'AST, Association suisse des transports (Bahnhofstr. 8, 3360 Herzogenbuchsee) donnait la parole à Jean Clivaz, actuel président de la Fédération suisse des cheminots (SEV). Cette petite conversation donne des points de repère qui compléteront utilement les observations que nous publions. Nous citons donc:

AST: *Au cours de ces dernières années, votre syndicat s'est plaint à plusieurs reprises de la surcharge de travail à laquelle sont soumis les cheminots. Quels sont les aiguillages qui grincent?*

Jean Clivaz: L'effectif du personnel est insuffisant. Remarquez que les CFF soulignaient cette

moyenne, était porté malade en octobre, sans qu'une grippe maligne soit signalée: une façon de réagir aux nouvelles normes.

Significatif encore: à Genève, comme ailleurs, un mécanicien est toujours de service, à disposition en cas de nécessité; depuis l'introduction de l'horaire cadencé, un mécanicien que nous interrogeons n'avait jamais vu «un gars au dépôt»: toujours des urgences!

Au congrès des cheminots en 1981, la section de Genève avait proposé que soit repoussée l'introduction de l'horaire cadencé (matériel insuffisant, personnel supplémentaire pas encore formé); cette suggestion n'avait pas été retenue, de crainte de voir reporté l'octroi de personnel supplémentaire.

Le dossier est ouvert. Pour mieux apprécier la situation, quelques détails sur l'organisation du travail d'un mécanicien.

— *Congés et repos.* L'année civile comporte 62 jours de repos, 24 jours de congé (vacances), 41 jours de «compensation» (abaissement à 44 heures de la semaine de travail et compensation du travail de nuit), moins 3 jours à déduire selon une clef particulière, soit au total 124 jours — en gardant à l'esprit que les 41 jours de compensation ne sont pas garantis en temps, mais seulement en argent.

— *Un «tour» de dix-huit jours.* Un mécanicien CFF travaille sept jours consécutifs (parfois six) avant d'avoir deux jours de congé; l'unité de travail, c'est le «tour» qui dure dix-huit jours (quatorze jours de travail et quatre de repos): tous les dix-huit jours, le mécanicien recommence le même travail. L'horaire cadencé a sensiblement modifié le visage d'un «tour»: aujourd'hui, la moitié environ se passe en travail de nuit et quatre jours sur les quatorze commencent très tôt le matin; la plupart des soirées sont donc condamnées.

— *La «journée» de travail.* Ci-contre, deux tableaux résumant, autant que faire se peut, l'itinéraire d'un mécanicien, au prise avec sa tâche quotidienne.

**HORAIRE TYPE
D'UNE JOURNÉE «LÉGÈRE»**

11.55 prêt sur le quai de la gare Cornavin
 11.57 relève d'un mécanicien arrivant avec un convoi; dégagement de la voie, passage sur une autre voie, repli au triage (par manque de place il faut constamment libérer les voies à Cornavin), contrôle de la machine
 12.30 sur le quai de départ, contrôle des freins
 12.57 départ pour Lausanne (Intercity) avec deux minutes de retard
 13.30 arrivée à Lausanne, retard rattrapé, relevé par un autre mécano, passage de l'autre côté de la gare (direction Genève), prise en charge d'un train régional, essai des freins
 14.12 départ de Lausanne

15.48 arrivée à Genève, remise de la machine à un collègue, il est 16 heures
 16.00 pause de 45 minutes dont 25 minutes à disposition, donc 20 minutes de pause véritable (suivant l'endroit où arrive le train, la cantine est à deux pas ou il faut dix minutes de marche pour l'atteindre)
 16.45 sur le quai en attente
 16.55 prise en charge d'une machine, départ au triage en attente, plusieurs manœuvres entre la gare et le triage
 18.00 départ pour la Praille (gare des marchandises de Genève)
 18.10 arrivée à la Praille, manœuvres et attente
 19.10 départ de la Praille
 19.17 arrivée à Genève, relève
 19.25 fin du travail après toilette et dépôt de la valise.

JOURNÉE «LOURDE»: HORAIRE TYPE

14.00 prêt sur le quai (en réalité il est allé chercher sa valise au dépôt où il l'avait laissée le jour précédent à la fin de son travail); après la relève d'un collègue, contrôle de la machine
 14.04 départ de Genève, régional pour Lausanne
 15.40 arrivée à Lausanne, relevé à 15.45
 15.45 pause (à Lausanne il n'y a pas de cantine, il faut soustraire le temps d'une brève toilette, la locomotive n'est pas un wagon de première..., le chemin pour aller boire un café et le chemin du retour à l'autre extrémité de la gare: en réalité la pause dure 10 minutes)
 16.10 prise en charge d'une locomotive à l'autre extrémité de la gare, au dépôt, mise hors service
 16.40 sortie d'une loco du dépôt et mise à quai pour le départ, relève

17.22 prêt sur le quai pour relever un collègue
 17.24 départ de Lausanne: Intercity pour Genève
 17.57 arrivée à Genève, passage à l'autre extrémité du quai pour relever un collègue, contrôles
 18.21 départ de Genève pour Lausanne (direct)
 19.05 arrivée à Lausanne, aux commandes de la machine qui a été décrochée, passage à l'autre extrémité du quai pour accrocher deux wagons PTT, en attente d'un train
 19.50 après l'accrochage, relève; pause repas
 20.55 prêt pour une relève sur le quai
 21.12 départ de Lausanne: régional pour Genève
 22.48 arrivée à Genève et relève
 23.00 prêt sur une autre voie pour relever un collègue qui arrive à 23.08; garage de la loco au dépôt et mise hors service
 23.30 fin du travail.