

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1976)

Rubrik: Gestion et personnel

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: 11.01.2026

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



Gestion et personnel

Conseil d'administration

I. Conseil d'administration et direction générale

En 1976, le conseil d'administration a tenu huit réunions, dont une de deux jours, sous la présidence de M. R. Meier. À part les affaires courantes telles que l'évolution du trafic et des effectifs de personnel, le renouvellement d'installations et de matériel roulant, c'est surtout l'état des finances de l'entreprise qui lui a fourni matière à discussion. Sur le vu du rapport « Possibilités de réduire les déficits futurs », rédigé par un groupe de travail de la direction générale, le conseil, dans sa séance du 11 mars, a défini son attitude face à la situation du réseau. Il ne conçoit pas de véritable redressement financier sans que les mesures internes agissant sur les prestations et sur la politique d'investissement et de personnel s'accompagnent d'interventions énergiques de la Confédération dans le domaine de la politique de transport. A ce propos, une délégation gouvernementale a eu une entrevue avec ses porte-parole le 24 mai. Le conseil a ensuite fait entreprendre de vastes préparatifs qui aboutirent à la présentation au Conseil fédéral d'un rapport daté du 15 octobre et intitulé « Assainissement des CFF. Mesures internes et propositions en matière de politique de transport », qui doit constituer une base de discussion dans le cadre des travaux de la commission de la conception globale suisse des transports. Ce faisant, il a en outre rempli le mandat reçu du gouvernement le 11 août 1976. Cette prise de position fait l'objet d'un commentaire circonstancié au chapitre « Rapport et propositions du conseil d'administration au Conseil fédéral », en tête du présent compte rendu.

A l'issue de la séance du 31 mai, une délégation du conseil d'administration et de la direction générale de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) a été reçue pour une réunion d'information et la visite d'installations ferroviaires dans le secteur Bâle–Schaffhouse–Zurich.

Un changement s'est produit dans la composition du conseil: M. Hans Düby, ancien conseiller national, s'est retiré à la fin de l'année pour raison d'âge, après avoir pris une part très active à l'administration du réseau pendant quatorze ans, c'est-à-dire depuis le 1^{er} janvier 1963. Le président Meier lui a adressé des compliments et des remerciements. Pour occuper le siège devenu vacant, le Conseil fédéral a désigné M. Kurt Schweizer, directeur des services industriels et des transports de la ville de Berne.

Direction

La direction générale a été particulièrement absorbée par tous les problèmes liés à la récession économique, au fort recul du trafic et à la recrudescence de la concurrence. Les difficultés proviennent surtout de ce qu'une entreprise ferroviaire, avec toutes ses installations, son matériel roulant et son nombreux personnel, est hors d'état de s'adapter rapidement à la situation créée par un brusque fléchissement des transports de marchandises d'environ 28 pour cent. Dans ce domaine comme dans d'autres, les solutions et les mesures à adopter furent étudiées en étroite collaboration avec tous les services. Les préparatifs nécessaires pour aider le conseil d'administration à arrêter son parti ont pris beaucoup de temps. La formation et le perfectionnement professionnels ont en outre requis une attention soutenue.

Les changements intervenus parmi les dirigeants intéressaient les divisions. Le chef du contentieux de la direction générale, M. Hans Amberg, docteur en droit, qui était au service des CFF depuis le 15 août 1941, a été appelé à la tête de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI). De ce fait, il dut démissionner pour la fin de l'année. Pour lui succéder, le conseil d'administration a désigné son

suppléant, M. Matthias Sulser, docteur en droit et avocat. Le chef du contrôle du trafic, à la direction générale, M. Otto Richner, qui était dans l'entreprise depuis le 14 avril 1930, a fait valoir ses droits à la retraite pour le 28 février 1977. Il a été remplacé par M. Jean-Pierre Berthouzoz, licencié ès sciences économiques, jusqu'ici chef de subdivision. Le président Meier a remercié les deux démissionnaires de s'être dévoués à la cause des CFF pendant de nombreuses décennies.

A la direction du III^e arrondissement, à Zurich, le chef de la division de la traction, M. Walter Bussmann, ingénieur diplômé, qui avait atteint la limite d'âge, a résigné ses fonctions pour fin novembre. Le président de la direction générale, M. Desponds, lui a exprimé la reconnaissance de l'entreprise pour les excellents services qu'il avait rendus depuis le 4 septembre 1938. M. Bussmann a été remplacé par son suppléant, M. Jakob Rutschmann, ingénieur diplômé.

II. Les Chemins de fer fédéraux ont 75 ans

Les CFF célèbrent leur 75^e anniversaire en 1977. Après 25 ans d'existence, en 1927, ils devaient s'affirmer dans la période incertaine de l'après-guerre. Leur jubilé de 1952 se situait dans une ère de prospérité économique, mais à présent, ils se voient de nouveau confrontés à des problèmes ardues. Même si la direction générale a décidé de n'organiser aucune festivité, un coup d'œil rétrospectif sur les 75 années écoulées est de mise.

Fondation

Les chemins de fer suisses ont été construits pour la plupart à la fin du siècle passé, grâce surtout à des initiatives privées. A partir de 1855, les compagnies virent le jour les unes après les autres et les voies ferrées sortirent de terre à peu près comme des champignons, souvent avec l'appui de bailleurs de fonds étrangers. Dans bien des cas, l'aménagement puis l'exploitation furent dominés non par des considérations d'intérêt général, mais par l'appât du gain. Le 20 février 1898, après bien des années de discussions sur les avantages et les inconvénients respectifs du système en vigueur et d'un réseau d'Etat, le peuple suisse approuve à une forte majorité la nationalisation des cinq compagnies les plus importantes. L'activité des Chemins de fer fédéraux suisses commence le 1^{er} janvier 1902 par la fusion du Central-Suisse (SCB) et du Nord-Est suisse (NOB). L'Union-Suisse (VSB) s'intégrera aux CFF le 1^{er} juillet 1902, le Jura-Simplon (JS) le 1^{er} mai 1903 et la ligne du Saint-Gothard le 1^{er} mai 1909. Quelques entreprises de moindre envergure les rejoindront plus tard, jusqu'à ce que vienne finalement le tour – en 1947 – d'une fraction du chemin de fer Uerikon-Bauma. Les diverses démarches tendant au rachat d'autres compagnies, dont les lignes font partie du réseau à voie normale, demeurèrent vaines.

Le réseau des CFF, long de quelque 2700 kilomètres en 1910 – après l'incorporation de la ligne du Saint-Gothard – a atteint peu à peu les 2920 kilomètres actuels ensuite de l'acquisition et de la construction de différents petits tronçons.

Arrivée du premier train CFF en gare de Berne

Le train n° 26, magnifiquement décoré, avait quitté Zurich le 31 décembre 1900 à 22 h. 45, pour arriver le jour de l'an à 2 h. 00 à Berne et à 5 h. 55 à Genève. Le convoi fut fêté dans la Ville fédérale comme le «premier train CFF». Il ne s'agissait cependant que d'une cérémonie officieuse, car si la compagnie du Central-Suisse fut bien exploitée pour le compte de la Confédération dès le 1^{er} janvier 1901, les CFF n'entrèrent en action, en fait, qu'une année plus tard.



181

Trafic

Des origines à nos jours, le trafic voyageurs et marchandises s'est développé considérablement. Alors que 50 millions de personnes étaient transportées en 1903, on en comptait 208 millions en 1976. L'apogée a été atteint en 1964, année de l'Exposition nationale, avec 248 millions. Les prestations de transport représentaient un milliard de voyageurs-kilomètres en 1903; elles se sont élevées à 8,1 milliards en 1976, mais l'année de l'Expo fut aussi celle du record, avec 8,5 milliards.

Les quantités de marchandises transportées ont passé de 8,9 millions de tonnes en 1903 au chiffre extrême de 47,6 millions en 1973. Les 37,4 millions de tonnes de 1976 correspondent au trafic de 1965. Le nombre des tonnes-kilomètres est monté de 0,7 milliard en 1903 à 7,1 milliards en 1973, pour retomber à 5,7 milliards en 1976.

Traction et électrification

Depuis la création des Chemins de fer fédéraux, une évolution considérable s'est aussi manifestée dans le domaine de la traction. Au début du siècle, la vapeur était reine et le charbon un combustible courant et bon marché. Néanmoins, la traction électrique eut bientôt des partisans. Une intervention de l'Association suisse des électrotechniciens aboutit en 1904 à la mise sur pied de la commission suisse d'études pour l'exploitation électrique des chemins de fer. Un rapport adressé en 1912 à la direction générale des CFF confirmait qu'il était possible d'exploiter l'ensemble du réseau à l'électricité d'une manière techniquement sûre. En 1913, la décision est prise d'électrifier la ligne du Saint-Gothard et en 1916, alors que la pénurie de charbon se fait déjà sentir, cette grande réalisation commence.

L'amoindrissement constant des réserves de charbon commandait de faire avancer rapidement et de généraliser l'électrification. En 1918, le conseil d'administration approuve un programme d'exécution réparti sur trois périodes décennales. En 1923, il décide de faire accélérer les travaux. A fin 1936, le réseau des CFF est déjà électrifié à 71,7 pour cent et l'opération s'achève à 99,1 pour cent en 1960. Aujourd'hui, après l'ouverture de la ligne du Heitersberg, 99,5 pour cent du réseau est sous caténaires.

La prodigieuse augmentation de capacité due à l'électrification intégrale et au perfectionnement consécutif du matériel moteur se reflète plus particulièrement dans le fait qu'en 1903 les CFF disposaient de 720 locomotives à vapeur de ligne d'une puissance globale correspondant à 402 000 kW (559 kW par véhicule), tandis qu'en 1960 leurs 744 engins de traction totalisaient 1 275 800 kW (1715 kW en moyenne) et en 1976 les 913 unités de ce parc développaient 2 655 300 kW (2908 kW par machine). Grâce à cet accroissement de potentiel et à divers autres progrès techniques, il est actuellement possible de former des convois beaucoup plus lourds, pour des vitesses accrues.

Installations ferroviaires

L'électrification achevée, les CFF concentrèrent leurs efforts sur le relèvement de la capacité de transport par le doublement des voies. En 1902, la voie était double sur 532 kilomètres ou 18 pour cent du réseau et en 1976 sur 1378 kilomètres ou 47,2 pour cent. Parallèlement à ces travaux, les installations de sécurité mécaniques datant de l'époque de la vapeur furent remplacées progressivement par des appareils modernes d'enclenchement à panneau de contrôle optique. Le développement du block de ligne et des dispositifs d'arrêt automatique des trains est aussi l'objet d'une attention particulière, tout comme la transformation des passages à niveau.

Le vaste programme de renouvellement des installations fixes et du matériel roulant mis en œuvre dès le début des années cinquante crée les conditions techniques d'un mode d'exploitation de conception avancée. Parmi les ouvrages les plus marquants de ces dernières années figurent la ligne du Kaeferberg reliant Zurich Oerlikon à Zurich Altstetten, le raccordement Boetzberg-Birrfeld en gare de Brougg, celui de Zollikofen-Ostermundigen, la ligne du Heitersberg qui joint directement Killwangen à Othmarsingen et Lenzbourg, les grands chantiers de triage de Muttenz II, de la vallée de la Limmat, de Genève-La Praille, Lausanne, Chiasso et Buchs SG, les trois gares de messageries ainsi que la nouvelle gare de Berne. Deux autres réalisations importantes seront achevées d'ici quelques années: la ligne de l'aéroport Zurich-Kloten (1980) et celle d'Olten-Rothrist (probablement en 1981).

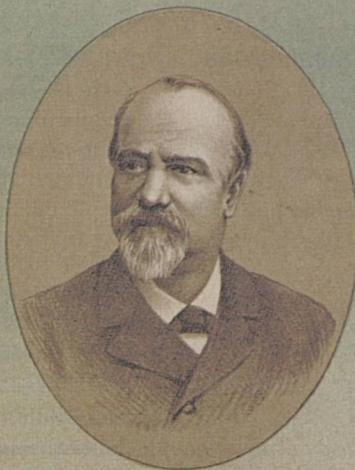
„Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk!“



Bundesrat D^r E. WELTI
der Bahnfreund des Rückkaufs.



Bundesrat J. STÄMPFLI
der erste Kämpfer für die Staatsbahn.



Nationalrat MARTI
der erste Pionier des Rückkaufs.



Bundesrat W. HAUSER
der Leiter des Finanzdepartements.



Bundesrat Dr. ZEMP
der Vollführer des Rückkaufs.



Personnel

L'effectif du personnel, qui était de 25 102 agents en 1903, n'a cessé de croître pour atteindre le chiffre de 43 417 en 1964 (Exposition nationale); il était de 41 918 en 1973 – année record du trafic marchandises – et de 40 272 seulement en 1976. Une série de mesures de rationalisation, qui ont certes exigé des investissements importants, permirent aux CFF de faire face à la forte progression du trafic et de ramener de 48 à 44 heures la durée du travail hebdomadaire en n'augmentant que faiblement le nombre de leurs collaborateurs. Cette évolution se reflète clairement dans les indices de productivité globale du travail. Calculés en fonction des unités de trafic ($vk + tk/h$) sur la base de 100 points en 1950, ils se montaient à 209 points en 1973 et à 192 en 1976.

Situation financière

En 1902, les CFF reçurent des compagnies privées un héritage dépourvu d'attractif: le renouvellement du matériel roulant et des installations, qui étaient parfois des plus vétustes, s'imposait, et le tout avait été acquis à un prix notablement supérieur à sa valeur réelle. Les chances de la jeune entreprise se trouveront donc lourdement hypothéquées dès le départ.

Les affaires prirent un cours satisfaisant jusqu'en 1913, puis ce fut le brusque revirement provoqué par l'éclatement du premier conflit mondial. Dans les années de guerre et d'après-guerre, les déficits se succédèrent sans interruption, au point d'atteindre 317 millions de francs pour la période comprise entre 1914 et 1922. En 1929, l'Assemblée fédérale décida d'accorder à l'entreprise une indemnité unique de 35 millions au titre du «déficit de guerre». Un nouvel accroissement des recettes de transport allant de pair avec une baisse des charges d'exploitation facilita un bref redressement, jusqu'au moment où la crise économique et la propagation de l'automobile vinrent soudain tout bouleverser. De 1931 à 1938, les comptes présentèrent de nouveau des soldes passifs, dont le total fut finalement de 328 millions de francs. Pendant la dernière guerre, les grands progrès réalisés dans l'électrification ainsi que l'éclipse de la voiture eurent d'heureux effets pour le réseau, qui put ainsi enregistrer des excédents de recettes.

Par les mesures d'assainissement financier qu'elle institua, la loi sur les Chemins de fer fédéraux appliquée dès le 1^{er} janvier 1946 allégea sensiblement les charges de l'entreprise. La Confédération endossa alors pour 900 millions de francs de ses dettes à long terme et elle lui assigna un capital de dotation de 400 millions.

De 1946 à 1965, sauf en 1949, les comptes de tous les exercices font heureusement apparaître un solde positif. Dans les quatre années suivantes, la situation commence à se détériorer à vue d'œil. Le capital de dotation porté à 800 millions de francs, n'est plus rémunéré et les fonds accumulés jusqu'en 1964 dans la réserve légale servent désormais à combler des déficits. À partir de 1971, cette tendance s'accentue. Le renchérissement se manifeste de tout son poids, la croissance des recettes ralentit et le volume du trafic décroît. Cette année-là, malgré une première indemnité de 100 millions de francs pour les contraintes de service public, la perte est de 54 millions. En 1972, elle pourra être ramenée à 18 millions, c'est-à-dire à moins d'un pour cent du chiffre d'affaires, mais elle remontera déjà à 93 millions au cours de l'exercice suivant. La récession de 1974 devait déséquilibrer tout à fait le compte de résultats en amputant gravement les produits de transport, ce qui fit monter le déficit à 623 millions en 1975 et à 707,6 millions en 1976.

Perspectives

Surtout de 1950 à 1974, les CFF ont déployé de gros efforts pour adapter leur appareil de transport, année après année, aux besoins croissants de l'économie. À l'époque, le rendement élevé du trafic de transit masquait en grande partie les effets de la vive concurrence de la route ainsi que certains problèmes structuraux. Le fléchissement conjoncturel de 1974 allait les mettre au grand jour. Le conseil d'administration et la direction générale ont déjà pris un train de mesures au niveau de l'entreprise, dans le cadre étroit de leurs attributions; d'autres suivront. Des décisions politiques n'en sont pas moins urgentes pour l'assainissement des transports suisses.

Tant la raison d'Etat que des considérations d'ordre économique commandent de tirer un meilleur parti – avec le concours des autres moyens de transport – des avantages du chemin de fer, qui se résument en ces mots: potentiel élevé, sécurité, ménagement de l'environnement, faible consommation d'énergie. Avec des prestations axées sur ses possibilités spécifiques, il serait à même de remplir encore une mission importante.

III. Planification et études

L'élaboration des études et projets pluridisciplinaires amorcée en 1975 par l'état-major d'entreprise s'est poursuivie normalement.

L'aggravation de la situation financière imputable tant aux pertes de trafic provoquées par la concurrence et la récession qu'à la pression exercée sur les tarifs marchandises a fait redoubler d'activité dans le domaine des études et de la planification. C'est ainsi que dans les secteurs situés au premier plan de l'actualité, il a fallu réévaluer les urgences et même entreprendre de nouvelles recherches. Les quelques exemples que voici donneront une idée de la diversité des travaux en cours.

Politique de transport

Une analyse approfondie du trafic suisse par rail et par route tel qu'il se présente depuis la Seconde Guerre mondiale a été à la base d'un rapport intitulé «L'assainissement des CFF. Mesures internes et propositions en matière de politique de transport», que le conseil d'administration a adopté le 15 octobre à l'intention du Conseil fédéral. Celui-ci en a ensuite pris connaissance en le transmettant à la commission de la conception globale suisse des transports. Pour l'avenir, trois grandes options sont possibles :

- poursuite de la politique actuelle, ce qui implique, à terme, un accroissement des déficits des services publics,
- maintien du système de transports publics avec les ajustements nécessaires, y compris ceux qui relèvent de la politique globale en matière de trafic,
- réduction draconienne de l'offre de prestations publiques.

De l'avis du conseil d'administration, ni la première ni la troisième de ces formules ne sauraient être sérieusement retenues. Les CFF doivent s'appliquer à faire primer la deuxième. Un nouveau rapport proposera aux autorités politiques un choix de possibilités touchant la structure de l'offre de transports publics. Ce document est en préparation. Il donne lieu, par exemple, au calcul des économies que procureraient la conversion d'un grand nombre de stations en haltes non occupées, la réorganisation du trafic de détail et la suppression de lignes peu fréquentées. Ces études portent en outre sur des modèles à la lumière desquels sont examinées les incidences d'une modification radicale de l'offre sur les comptes des CFF.

Planification globale à long terme

La planification globale à long terme tente de cerner et de quantifier l'évolution sectorielle de l'entreprise dans les quinze années à venir, tout en donnant une vue d'ensemble des résultats. A partir d'une gamme d'hypothèses touchant le développement des transports sont déterminées les prestations d'exploitation à fournir ainsi que les capacités, les investissements (installations fixes, matériel roulant, énergie) et le personnel requis dans chaque cas. Ces données permettent de calculer les incidences financières, qui expriment non pas des valeurs absolues, mais des tendances.

La deuxième mise à jour de la planification globale à long terme, commencée en 1975, a pris fin provisoirement, sauf pour ce qui est de quelques recherches complémentaires. Tous les calculs montrent que, nonobstant la formule adoptée, la situation régnant maintenant sur le marché ne permettra jamais à l'entreprise d'équilibrer ses comptes par ses propres moyens. Il ne faut cependant pas oublier que cette révision avait

pour fondements les bases légales, les conceptions de l'offre, les méthodes de production et surtout la politique qui régissent pour le moment les transports. Cela signifie que le maintien du statu quo en matière de demande et d'offre n'est pas la bonne solution pour l'avenir du réseau. La stratégie présente crée sur le marché une situation incompatible avec l'accroissement des produits nécessaires pour équilibrer les charges, dont la masse est déterminée essentiellement par les capacités à tenir à disposition (par exemple, en vue des trafics de pointe). L'offre actuelle ainsi que les conceptions de l'exploitation et de la vente qui vont de pair avec elle ont besoin d'être revues systématiquement. La planification globale à long terme fait donc apparaître clairement l'urgence d'interventions relevant de la politique de transport.

**Le projet de route
du Rawil**
**Répercussions
financières**

Un groupe de travail composé de représentants du BLS et des CFF a examiné les conséquences financières, pour les chemins de fer et pour la collectivité, de l'ouverture d'une route sous le Rawil. Cette étude, qui s'inspire du compte routier, aboutit aux résultats que voici:

- Pour peu que le trafic évolue de la manière prévue, la route du Rawil ferait perdre au BLS et aux CFF de 35 à 42 millions de francs par an dans les secteurs des voyageurs, des marchandises et des transports de voitures.
- La construction de la route du Rawil entraînerait pour la collectivité, sans contrepartie, des frais annuels d'un montant oscillant, selon les hypothèses de calcul, entre 63 et 115 millions de francs, y compris les recettes échappant au chemin de fer.
- Une solution relevant de la politique de transport consisterait à acheminer gratuitement les voitures à travers le Loetschberg au lieu de percer le Rawil. Il en résulterait pour la collectivité une charge de 25 millions de francs (à porter éventuellement au débit du compte routier).

Les CFF estiment opportun d'attirer d'ores et déjà l'attention sur une nouvelle forme de concurrence qui les menace. La décision appartiendra aux autorités fédérales.

**Réseau express
régional de Zurich**

La délégation des autorités zurichoises qui s'occupe du trafic autour de la métropole de la Limmat a adopté les analyses d'efficacité proposées par le groupe de travail du réseau express régional. Ce document montre surtout comment la mise en œuvre du projet pourrait être fragmentée ainsi que les améliorations de capacité réalisables à chaque étape. Il est apparu une fois de plus qu'un véritable accroissement du potentiel des transports de la banlieue zurichoise, en particulier sur les itinéraires passant par Oerlikon, suppose de toute façon la construction du tunnel du Zurichberg et de la gare de la Museumstrasse, à côté de la gare principale, pour éliminer les goulets d'étranglement dans celle-ci et à Oerlikon. Pour ce qui est du financement de ces ouvrages, aucun progrès n'a malheureusement été enregistré. Le Conseil fédéral a fait savoir au canton de Zurich que la précarité des finances de l'Etat central l'empêcherait d'accorder une contribution avant 1979. Il a en revanche réaffirmé son intérêt pour l'amélioration du trafic dans la région de Zurich et invité le gouvernement cantonal à revoir les données fondamentales, plans et devis en fonction des circonstances.

La stagnation intervenue a amené divers milieux à formuler des contre-propositions au sujet de la conception du réseau express régional et du tracé de la ligne du Zurichberg. Afin de dissiper les incertitudes ainsi créées, la délégation officielle a demandé des rapports d'expertise, dont les résultats devraient être connus vers le milieu de cette année.

**Service régional
rapide autour de Berne**

Dans le cadre d'une commission pour le développement et l'organisation des transports publics dans la région de Berne, un groupe pluridisciplinaire « Service rapide » a élaboré un projet d'horaire pour deux lignes partant de la ville et sur lesquelles certains ouvrages devraient être exécutés au préalable. Le projet servira aux CFF d'étude-pilote pour calculer l'aide à demander aux pouvoirs publics en vue d'un trafic notamment plus étayé que ce n'est le cas à l'heure actuelle.

IV. Collaboration internationale

La récession économique dont l'Europe continue de pâtir d'une manière générale, la lenteur, voire l'absence de la reprise du trafic après la forte diminution de 1974, l'importance accrue des facteurs écologiques et l'obligation de ménager plus que jamais les ressources en énergie ont marqué à leur empreinte la coopération internationale dans le monde ferroviaire. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) est restée fidèle à la politique engagée en 1975, ses visées étant pour l'essentiel les suivantes:

- renforcer l'efficacité des organismes internationaux, simplifier leurs structures, alléger le programme d'activité, réduire les dépenses administratives,
- fixer les objectifs prioritaires et lancer des opérations concrètes en matière de gestion opérationnelle,
- améliorer l'offre de prestations de qualité dans les trafics voyageurs et marchandises, l'accent étant mis sur l'unification du matériel roulant, l'accroissement des vitesses commerciales et du confort ainsi que sur l'attrait des conditions tarifaires.

Le groupe des Neuf chemins de fer des Communautés européennes, auquel les réseaux fédéraux suisses et autrichiens sont associés en tant qu'observateurs, a continué d'œuvrer dans le sens de la politique adoptée en matière de transport par lesdites communautés. Il est notamment intervenu en faveur de l'harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport et, afin d'intensifier la collaboration internationale, il a mis sur pied, pour les trafics voyageurs et marchandises, deux programmes d'action – l'un à court terme, l'autre à long terme – qui sont axés sur l'exploitation et sur les secteurs commerciaux.

La Société européenne de financement du matériel ferroviaire (EUROFIMA), dont le siège est à Bâle, a réglé divers problèmes de financement et arrêté les modalités de livraison aux réseaux des voitures européennes standardisées. Ces fournitures doivent commencer en 1977.

La Conférence européenne des horaires (CEH) a fixé les horaires internationaux pour les années 1977 à 1979. Elle a adressé aux gouvernements un pressant appel pour qu'ils s'entendent au sujet du début et de la fin de la période d'application de l'heure d'été, car les disparités actuelles causent de grandes complications dans les services internationaux des voyageurs. La Conférence européenne marchandises (CEM), de son côté, s'est efforcée d'améliorer l'offre en matière d'horaires internationaux pour 1977–1978. Elle a en outre élaboré des instructions relatives à la détermination des courants de trafic. Quant à l'Union internationale des wagons (RIV), elle s'est occupée notamment d'adapter les taux de location à l'évolution des coûts. Les organes de la Communauté des wagons EUROP ont voué leur attention principalement aux caractéristiques des types de wagons propres à être exploités en commun. La gérance de cet organisme, assumée depuis les origines (1953) par les CFF, a été confiée à la Société nationale des chemins de fer belges à partir du printemps 1977.

L'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), fondée en Suisse il y a maintenant vingt-cinq ans, a pour tâche de promouvoir et de coordonner les services touristiques d'autocars qui, sous la raison sociale EUROPABUS, complètent le réseau ferroviaire de maints pays d'Europe. Durant l'exercice écoulé, l'URF s'est surtout préoccupée de la recrudescence de la concurrence dans les transports internationaux par route.

V. Personnel

Affaires générales et effectifs

Les Chemins de fer fédéraux n'ont jamais occupé autant de monde qu'en 1964, quand il s'agissait d'écouler le trafic de l'Exposition nationale. Leurs collaborateurs étaient alors au nombre de 43 417. Depuis 1968, la moyenne annuelle a toujours été inférieure à 42 000 et celle de 1974 s'est inscrite à 41 970. Entre autres mesures applicables à partir du 1^{er} janvier 1975 pour améliorer les finances de la Confédération, les Chambres ont aussi exigé de ses entreprises qu'elles maintiennent leur personnel, de 1975 à 1977, dans les limites atteintes en 1974, ce qui correspond pour les CFF à un effectif de 41 970 agents. Comme le montre le graphique ci-contre, cette norme a été respectée, et même largement, dans les années 1975 et 1976.

Dès 1975, la baisse du trafic et le souci d'alléger les charges ont amené la direction générale à éclaircir les rangs du personnel. Les mesures adoptées à l'époque, c'est-à-dire la suspension du recrutement, une appréciation plus stricte de l'opportunité de créer de nouveaux postes ou de réoccuper les places vacantes déjà autorisées, les mutations d'un service à l'autre, etc. furent maintenues en 1976. De plus, lors d'une campagne organisée au printemps à titre exceptionnel, 2176 agents nés entre 1911 et 1916, intégralement assurés par la caisse de pensions, purent faire valoir leurs droits à la retraite par anticipation, pour le 1^{er} janvier 1977 au plus tard. Le résultat a dépassé l'attente. Au total, 368 demandes furent agréées, mais 213 de ces préretraites ne devaient devenir effectives qu'au début de cette année, de sorte qu'elles ne se reflètent pas dans les chiffres de 1976. Grâce à ce train de mesures, la moyenne des agents occupés a sensiblement reculé, pour s'établir à 40 272, contre 41 970 en 1974 et 41 522 en 1975. Par rapport au maximum de 1964, la diminution est de 3145 unités ou 7,2 pour cent. En décembre 1976, les CFF avaient à leur service 39 681 personnes, soit 1281 de moins qu'un an plus tôt.

La moyenne annuelle des effectifs a été la suivante:

Champ d'activité	1976	%	1975	%
Direction et administration: personnel de la direction générale et des directions d'arrondissement*	3 968	9,8	4 034	9,7
Gares: chefs de gare, fonctionnaires et employés d'exploitation, employés aux manœuvres, etc.	18 386	45,7	19 133	46,1
Traction: mécaniciens de locomotive, ouvriers professionnels de dépôt, visiteurs, etc.	4 984	12,4	5 145	12,4
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 007	7,5	3 034	7,3
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	831	2,1	867	2,1
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	3 920	9,7	4 092	9,9
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et spécialistes des ateliers principaux et des dépôts	3 590	8,9	3 654	8,8
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	212	0,5	226	0,5
Autres secteurs, y compris la navigation sur le lac de Constance	1 374	3,4	1 337	3,2
Total	40 272	100,0	41 522	100,0

* Y compris le personnel des bureaux de construction, sections de la voie, bureaux des chefs de district, centres régulateurs et les chefs mécaniciens (ces fonctions relèvent en fait du service extérieur, mais, pour des raisons d'organisation, les postes sont rattachés au service administratif).

Développement de l'effectif du personnel



La hausse du coût de la vie ayant été faible, le personnel n'a plus perçu, à ce titre, d'allocation unique en fin d'année. Les traitements alloués depuis le 1^{er} janvier 1977, qui englobent la majeure partie des allocations de renchérissement servies antérieurement, sont restés au niveau atteint un an auparavant. Les indemnités pour service de nuit et du dimanche, etc. n'ont pas varié. Une campagne en faveur des congés non payés s'est traduite par des économies appréciables sur la masse salariale.

Grâce à une propagande réitérée, les propositions d'amélioration émanant du personnel ont été au nombre, encore inégalé, de 185. Vingt-quatre pour cent des suggestions examinées purent être appliquées et primées. Les récompenses se sont montées dans l'ensemble à 21 530 francs, mais les économies procurées par les idées émises représentent un multiple de cette somme. En tête du palmarès figure un agent qui a reçu une prime de 5090 francs. Le système des propositions utiles fait l'objet, depuis le 1^{er} mai 1976, d'un nouveau règlement élaboré en fonction de critères beaucoup plus actuels.

Instruction

La formation dispensée systématiquement aux cadres de tous les échelons dans les cours de chefs leur est d'une grande utilité dans l'accomplissement de leurs tâches de commandement, qui sont absorbantes et, de nos jours, hérissées de difficultés nouvelles. En 1976, quelque 500 chefs ont encore suivi les cours de base et environ 600 prirent part aux colloques organisés à titre complémentaire à l'issue d'un cycle de deux ans. L'enseignement selon le régime actuel, qui date de 1959, prendra fin l'année prochaine. Une nouvelle conception de la préparation des cadres sera mise en œuvre dès l'automne 1977; elle tiendra compte des besoins de perfectionnement, des expériences faites et des dernières connaissances acquises. Les nouveaux séminaires de base, qui exigeront des participants un engagement accru, auront pour objectifs essentiels la réflexion sur les principes de la gestion de l'entreprise ainsi que sur la fonction de commandement de chacun des intéressés, la détermination des rapports entre le réseau et l'environnement, l'examen circonstancié des instruments de gestion tels que les processus de solution des problèmes et de décision. Un autre programme étoffé doit mettre le chef en mesure d'assurer sa formation permanente et de se perfectionner dans son domaine spécifique selon ses besoins individuels. Par ailleurs, les séminaires d'économie politique et d'organisation industrielle sont maintenus, parce qu'ils répondent, en période de récession, à une véritable nécessité.

Dans tous les secteurs, les méthodes de formation et de perfectionnement professionnels ont été résolument adaptées aux nouvelles exigences. C'est ainsi que dans le service de l'exploitation, les notions de base sont inculquées aux apprentis de gare en vertu d'un plan d'enseignement axé sur les derniers résultats de la recherche en matière d'objectifs pédagogiques. De même, il a fallu revoir entièrement les modalités de l'examen de fin d'apprentissage. La formation des vendeurs et la préparation des campagnes de vente ont encore fait l'objet d'un soin particulier. Les besoins accusés de perfectionnement, suscités par les progrès de la technologie, purent être couverts par des cours donnés soit dans l'entreprise, soit ailleurs. Enfin, des séminaires pédagogiques dirigés par le service psychologique sont venus aider dans leur travail les instructeurs auxiliaires, particulièrement nombreux dans les chemins de fer.

Prévoyance sociale

Un programme de rénovation et de modernisation des restaurants du personnel devait être exécuté de 1974 à la fin de 1976, mais, pour différentes raisons, certaines installations sont encore sur la liste d'attente. L'alignement des prix des consommations sur le coût des denrées et les charges de personnel qui est intervenu au milieu de 1975 s'est répercuté favorablement sur le compte d'exploitation de 1976.

Les seize logements de vacances acquis à Unterbaech (Valais) pour le compte de la fondation Julie-Schaefer, conformément aux dernières volontés de la testatrice, purent être mis en location dès la fin de l'année.

Les groupements de loisirs du personnel ont encore été soutenus, car ils méritent d'autant plus d'attention dans ces temps de difficultés économiques qu'ils sont des éléments de cohésion. Un soin particulier a été voué au sport des apprentis.

Assurances

A la fin de l'exercice, la caisse de pensions comptait 33 827 assurés (1975: 34 662) et 2869 déposants (3172). La somme des gains assurés était de 701,1 millions de francs (715,4 millions). Les 20 147 bénéficiaires de rentes à sa charge à la même époque (19 568) avaient reçu d'elle dans l'année 167,8 millions de francs (150,0 millions). Les assurés déclarés invalides avant l'âge de la retraite furent au nombre de 725, contre 476 seulement un an plus tôt. A cela s'ajoutent les mises à la retraite décidées à titre de mesure administrative pour 368 agents nés entre 1911 et 1916.

Les dispositions statutaires régissant l'indemnité de sortie lors de la résiliation des rapports de service ont été mises en harmonie, à dater du 1^{er} janvier 1977, avec celles du code des obligations qui ont trait au libre passage. Les gains assurés ont en outre subi les ajustements commandés par les modifications apportées à la loi sur le statut des fonctionnaires le 25 juin 1976 et par le relèvement des rentes AVS de 5 pour cent. Simultanément, des allocations de renchérissement furent intégrées dans les rentes. De plus amples informations figurent dans le rapport annuel de l'institution.

Pour ce qui est de la caisse d'assurance maladie de l'entreprise, un supplément des statuts en vigueur depuis le 1^{er} juillet dernier a apporté diverses améliorations, dont un relèvement sensible des prestations servies en cas de séjour dans un hôpital ou un établissement spécialisé. La nécessité de maintenir l'équilibre financier a fait augmenter les cotisations. En fin d'exercice, la caisse assurait 42 146 hommes (1975: 42 590), 15 831 femmes (15 622) et 10 383 enfants (10 279); elle a enregistré un excédent de recettes de 4,2 millions de francs, après un déficit de 0,3 million en 1975. Son rapport annuel donne également toute précision utile.

Prévention des accidents

Le service de prévention, auquel il incombe de réduire les risques d'accident par des mesures organiques et des dispositifs techniques dans tous les secteurs de l'entreprise, a continué de déployer une activité variée. Par exemple, avec le concours du service fédéral de l'hygiène publique, il a pourvu à l'application de la législation sur les toxiques dans le rayon des CFF en surveillant l'exécution des dispositions ordonnées en de nombreux points du réseau et en prodiguant des conseils. Les problèmes de sécurité du travail soulevés par l'emploi de matières inflammables ou explosives se sont multipliés. D'importantes études sont en cours au sujet de la protection de l'ouïe et en vue de l'appréciation de l'appareil auditif de tous les agents exposés au bruit dans leur activité.

Service médical

L'épidémie de grippe des premiers mois de 1976 a touché à peu près le quart des agents, ce qui a influencé défavorablement la durée des absences. La cause en est certes l'apparition d'une nouvelle forme de virus (Victoria A), mais aussi la participation relativement faible du personnel aux vaccinations prophylactiques facultatives. Le fort accroissement du nombre des mises à la retraite pour motifs d'ordre médical (678 contre 440 en 1975) et l'indisponibilité qui les a précédées ont contribué pour une large part à aggraver la morbidité. La durée moyenne, par agent, des absences dues à la maladie (index de morbidité) s'élève à 12,65 jours civils (11,5 jours en 1975, 12,1 en 1974). Au chapitre des accidents, les variations sont insignifiantes.

En raison du blocage des effectifs, 850 candidats seulement furent examinés quant à leur aptitude au service (1048 en 1975, 2917 en 1974). Un programme de visites préventives a fait l'objet d'un essai-pilote. Seize pour cent des 2500 personnes testées ont présenté des symptômes nécessitant un diagnostic plus précis ou des mesures d'ordre médical. La campagne de prophylaxie antituberculeuse et les vaccinations contre la grippe se sont poursuivies systématiquement.

Gare de l'aéroport de Zurich Kloten – Illustration page 24

Les travaux en vue de la desserte ferroviaire de l'aéroport sont assez avancés pour que la ligne puisse être exploitée dès le printemps 1980. Coup d'œil sur l'aéroport et le parking B, à la sortie du tunnel du Hagenholz (juin 1976).

