

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1979)

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: 22.12.2025

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



Gestion et personnel

I. Conseil d'administration et direction

Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le conseil d'administration s'est réuni sept fois sous la présidence de Monsieur Carlos Grosjean. Il a été régulièrement renseigné sur la situation générale de l'entreprise ainsi que sur l'évolution du trafic et de l'effectif du personnel. Le conseil d'administration et la direction générale se sont occupés à plusieurs reprises de questions fondamentales concernant le message du Conseil fédéral sur la Définition 1980 de l'offre de prestations des CFF. La séance du 23 mai était exclusivement consacrée à ces problèmes. Le conseil a accueilli avec satisfaction une description plus claire des services demandés aux CFF et de la politique à suivre en attendant la réalisation de la conception globale suisse des transports (CGST). Il a salué en particulier la nouvelle réglementation qui prévoit d'appliquer le principe de la pleine indemnisation dans le secteur des prestations de service public non rentables.

Maintes fois, les débats ont porté sur des mesures destinées à améliorer la situation financière de l'entreprise, notamment aussi sur des questions de tarifs. Des études présentant des solutions de rechange et analysant les répercussions de baisses des prix ont été examinées et discutées. Après avoir soigneusement pesé le pour et le contre, le conseil a conclu qu'il fallait préparer pour l'automne 1980 un relèvement des tarifs voyageurs qui couvre au moins en partie le renchérissement survenu depuis 1976. D'autre part, il a exprimé le désir que soient poursuivies les campagnes de vente et de rabais dirigées spécialement vers certains segments du marché. De plus, le conseil a approuvé une série de projets pour le renouvellement et l'extension des installations ferroviaires et quelques commandes destinées à la modernisation du parc de matériel roulant.

Les CFF veulent, plus que jamais, placer le client au centre de toutes leurs activités. Une conception du marketing, applicable à toute l'entreprise, a été soumise au conseil, qui l'a approuvée dans sa séance du 3 décembre (voir p. 20). La décision prise par le conseil, le 22 février, de faire appliquer une nouvelle conception du trafic voyageurs dès le changement d'horaire de 1982 s'aligne parfaitement sur une orientation plus marquée encore vers le marché. Une systématisation de l'horaire, l'adoption d'une vaste desserte cadencée et l'accroissement numérique des trains de voyageurs permettront de composer une offre plus attractive. Des études approfondies ont montré qu'un succès financier pouvait être escompté (voir p. 21).

Des modifications sont survenues dans la composition du conseil d'administration. Le nouveau vice-président désigné par le Conseil fédéral est Monsieur Werner Meier. Il prend ainsi la succession de Monsieur Jean-Pierre Pradervand, qui s'est retiré du conseil à la fin de 1978. Monsieur Franz Muheim a déposé son mandat à la fin de 1979, après huit ans d'activité. Le président du conseil d'administration lui a adressé un témoignage de gratitude et de reconnaissance pour sa collaboration.

Direction

La direction générale s'est ordinairement réunie chaque semaine pour traiter des questions touchant la gestion de l'entreprise et pour prendre les décisions relevant de son autorité collégiale. Elle a voué une attention particulière à la poursuite des mesures d'économie dans tous les secteurs et aux possibilités d'augmenter les recettes. Dans ce contexte, il faut considérer aussi les efforts entrepris en vue de développer le marketing et de renforcer les activités commerciales dans les directions d'arrondissement. De plus, la direction générale s'est occupée de certains problèmes relatifs aux

traversées des Alpes ainsi que de bon nombre d'affaires importantes, telles que l'exploitation commerciale du patrimoine foncier des CFF, la réorganisation de la distribution des envois de détail (restructuration) et le ferrouillage. Des questions touchant aussi bien l'instruction et le perfectionnement professionnels que la formation des cadres ont été traitées à fond. Les conférences directoriales, auxquelles participent chaque fois les directeurs généraux et les trois directeurs d'arrondissement, ont donné lieu, comme d'habitude, à des échanges d'informations et d'expériences concernant des affaires courantes et des questions importantes d'intérêt général.

En matière de personnel, aucun changement n'est intervenu dans la direction de l'entreprise. Le chef de la division du contentieux de la direction générale, Monsieur Matthias Sulser, docteur en droit, a pris sa retraite à fin mai pour raison d'âge. Son suppléant, Monsieur Eric Bertherin, docteur en droit, a été choisi par le conseil d'administration pour lui succéder. Le président du conseil d'administration a remercié Monsieur Sulser pour sa longue activité au service des CFF.

Monsieur Ernst Schneider, docteur ès sciences économiques, chef d'exploitation du II^e arrondissement, est décédé le 5 juillet à la suite d'une grave maladie. Au cours de la cérémonie funèbre, Monsieur Rolf Zollikofer, directeur du II^e arrondissement, à Lucerne, a célébré ses mérites envers les Chemins de fer fédéraux. Le poste de Monsieur Schneider a été confié à Monsieur Adolf Peter, licencié ès sciences économiques, chef de la division de l'exploitation du III^e arrondissement. La direction l'a remplacé à la tête de cette division par son ancien suppléant, Monsieur Gregor Beuret, docteur ès sciences économiques.

II. Planification et études

L'étendue et la diversité des travaux de planification et des études actuellement en cours sont illustrées ci-après par quelques exemples brièvement décrits. Les objectifs sont variés: amélioration de l'offre de transports, meilleure adaptation de celle-ci aux besoins du marché, relèvement de la compétitivité dans les secteurs fortement concurrencés, rationalisation.

Rapport 1977 et Définition 1980 de l'offre de prestations des CFF

Dans le Rapport 1977, le conseil d'administration et la direction générale avaient présenté cinq possibilités différentes de gérer les Chemins de fer fédéraux: la première solution se fonde sur le maintien de l'offre actuelle de transports; la deuxième prévoit une certaine mise à jour de cette offre (notamment par la transformation de stations en haltes non occupées, par des mesures de rationalisation sur les lignes régionales et par une restructuration du trafic de détail); la troisième et la quatrième impliquent une concentration croissante de l'offre, tandis que la cinquième limite les prestations des CFF aux trains directs dans le service des voyageurs et aux transports par wagons complets dans celui des marchandises (abandon du trafic régional, du trafic d'agglomération et des envois de détail). Chaque option est présentée d'une part avec ses avantages économiques pour l'entreprise (compression des dépenses et amélioration constante des résultats financiers) et d'autre part avec ses répercussions dans l'économie générale (suppression progressive des contraintes de service public non rentables). Par ce Rapport 1977, les CFF avaient notamment pour objectif d'aider les autorités politiques à prendre une décision en leur indiquant les conséquences probables d'une modification à apporter au mandat des CFF. Le Conseil fédéral a approuvé la décision du conseil d'administration de réaliser la deuxième solution en lui conférant le caractère d'une mesure d'urgence.

Ce Rapport 1977 des CFF, le Rapport final de la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports (CGST), du 21 décembre 1977, ainsi que différentes interventions ont incité le Conseil fédéral à demander aux Chambres, par son message du 24 octobre 1979, de formuler les tâches futures des Chemins de fer fédéraux dans une définition 1980 de leur offre de prestations. Les débats parlementaires ont commencé.

Lignes régionales

A la suite de la publication du Rapport 1977 sur de nouvelles conceptions possibles de l'offre des CFF et sur proposition de la Commission de la conception globale suisse des transports (CGST), qui préconise d'examiner en détail la transformation de certains parcours ferroviaires en services d'autocars, des études approfondies ont été faites au sujet de plusieurs lignes régionales (Saint-Maurice–Saint-Gingolph, Lyss–Soleure–Herzogenbuchsee, Sissach–Läufelfingen–Olten, Rüti ZH–Bauma–Winterthour et Winterthour–Etzwilen). Un choix de quatre modèles d'exploitation a été élaboré pour chacune d'elles: le chemin de fer rationalisé, deux solutions mixtes d'autocars avec le transport des marchandises par le rail et enfin la suppression de la desserte ferroviaire, le service voyageurs étant assuré par la route.

Pour les lignes Saint-Maurice–Saint-Gingolph et Lyss–Soleure–Herzogenbuchsee, la solution la plus économique serait la mise sur la route du trafic voyageurs, les marchandises étant transportées par le rail sur certains parcours, tandis que l'arrêt total de l'exploitation ferroviaire et un service routier de remplacement pour les voyageurs seraient préférables entre Winterthour et Etzwilen; pour les deux autres lignes, les meilleurs résultats seraient obtenus par la seule rationalisation. D'après les conclusions de ces études, l'application du modèle le plus avantageux sur chacune de ces lignes ferait économiser aux CFF un total de 6,2 millions de francs par an. Si l'exploitation ferroviaire était maintenue et rationalisée sur toutes les cinq, l'économie annuelle pour les CFF serait encore de 4,3 millions de francs.

En traitant ces rapports de la direction générale, au cours de sa séance du 19 avril, le conseil d'administration n'a pas seulement considéré les intérêts financiers de l'entreprise, mais il a aussi pensé à l'économie générale. Il a décidé qu'il fallait non pas supprimer le service ferroviaire sur ces lignes, mais bien plutôt le rationaliser et il a proposé au Conseil fédéral de prendre connaissance de cette intention des CFF et de l'approuver.

La possibilité de réorganiser les transports publics dans les régions desservies par les lignes Herzogenbuchsee–Soleure, Aarau–Suhr–Zofingue et Lenzbourg, Lenzbourg–Wildegg et Mellingen–Wettingen est examinée à l'heure actuelle avec la collaboration des autorités cantonales et régionales.

Express régional de Zurich

Le 18 février 1979, le corps électoral du canton de Zurich a accepté, dans la proportion impressionnante de quatre contre un, de prendre en charge les deux tiers des coûts de construction de la deuxième voie de Wallisellen à Uster. A partir de 1985, ce tronçon à double voie, long de 12 kilomètres, desservira la vallée supérieure de la Glatt qui, avec ses 130 000 habitants et des industries importantes, représente un trafic d'agglomération considérable. D'autres modernisations touchant de près le réseau de l'express régional, comme par exemple la gare de Wetzikon ou la double voie ininterrompue entre Oerlikon et Bülach, seront alors probablement terminées. En revanche, la partie essentielle constituée par la ligne du Zürichberg, sans laquelle l'exploitation d'un réseau express régional zurichois est inconcevable, manquera encore à ce moment-là, les travaux devant durer une dizaine d'années. Les tractations entre le Conseil d'Etat de Zurich, le Conseil fédéral et les CFF au sujet du financement de cette ligne n'ont pas encore abouti en 1979.

Nouvelles transversales ferroviaires (NTF)

Le Rapport final du 21 décembre 1977, élaboré par la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports (CGST), contient une recommandation importante à l'adresse des Chemins de fer fédéraux au sujet de l'aménagement de nouvelles lignes entre le Léman et le lac de Constance, d'une part, et Bâle et le pied du Jura, de l'autre. Ces nouvelles transversales ferroviaires (NTF) sont destinées à améliorer efficacement les prestations et à renforcer ainsi la position du rail face à la concurrence routière. Les CFF envisagent depuis plusieurs années déjà d'accroître la capacité des diagonales ouest-est et nord-sud, en prévision du développement futur des transports de marchandises, et d'augmenter le nombre et la vitesse commerciale des trains de voyageurs. Cela n'étant pas réalisable sur les artères à double voie actuelles, il est nécessaire de disposer de nouveaux tronçons,

notamment entre Bâle et Olten ainsi qu'entre Olten et Berne. En effet, ces parcours ne sont pas équipés pour absorber le trafic supplémentaire que procurera vraisemblablement le doublement de la voie du BLS. Etant donné qu'il ne serait guère approprié de poser une double voie parallèle aux lignes existantes, construites en majeure partie au siècle dernier en fonction des vitesses pratiquées alors, les CFF sont aussi arrivés à la conclusion que la double voie supplémentaire devra emprunter un nouveau tracé. C'est la seule manière d'augmenter à la fois la capacité de transport et la vitesse commerciale des convois. La juxtaposition d'une seconde double voie à la ligne actuelle serait de plus très délicate et fort coûteuse à maints endroits, en raison des constructions édifiées à proximité des installations ferroviaires. De nouveaux tracés permettraient en revanche d'éviter dans une large mesure les zones urbanisées.

Les éléments que requiert l'appréciation des NTF du point de vue de l'économie d'entreprise sont en préparation. Durant l'exercice, l'étude des NTF a porté principalement sur les aspects opérationnel et technique. Un horaire voyageurs a été élaboré et il est apparu non seulement que la durée de voyage serait nettement écourtée sur les NTF, mais aussi que ces dernières permettraient de comprimer les temps de parcours et d'étoffer considérablement l'horaire sur l'ensemble du réseau CFF. Le volume futur des transports de voyageurs et les recettes supplémentaires peuvent être évalués d'après des calculs types. En ce qui concerne l'aspect technique, l'attention a porté sur la gestion du matériel roulant et surtout sur l'étude générale de la construction des lignes nouvelles. Les problèmes abordés avaient trait en premier lieu au choix de l'itinéraire entre Berne et Roggwil-Wynau, pour lequel il a fallu étudier d'autres tracés à la demande des autorités du canton de Berne, et à celui du parcours Bâle-Olten, pour lequel l'élaboration de deux projets est en voie d'achèvement. Enfin, l'étude de base d'une liaison directe entre l'aéroport de Zurich et Winterthour sera élargie pour former un projet-cadre.

Raccordement des aéroports de Zurich et de Genève

La liaison directe du réseau ferré avec l'aéroport de Zurich sera chose faite dès le 1^{er} juin 1980, date prévue pour son ouverture. Quant au raccordement de l'aéroport de Genève, son étude a marqué de notables progrès au cours de l'exercice. Il est prévu que la ligne de Cointrin formera le prolongement de la double voie Lausanne-Genève; elle suivra le tracé de la ligne Genève-Lyon jusqu'à Châtelaine, où elle s'en détachera pour atteindre son terminus après environ deux kilomètres et demi. Comme à Zurich, la gare de l'aéroport sera construite sous terre. L'espace réservé à l'accueil des voyageurs se trouvera au-dessus des voies et des quais, et il sera relié à l'aérogare par un passage souterrain. A la gare de Cornavin, l'accroissement escompté du trafic nécessitera l'aménagement d'un quai supplémentaire.

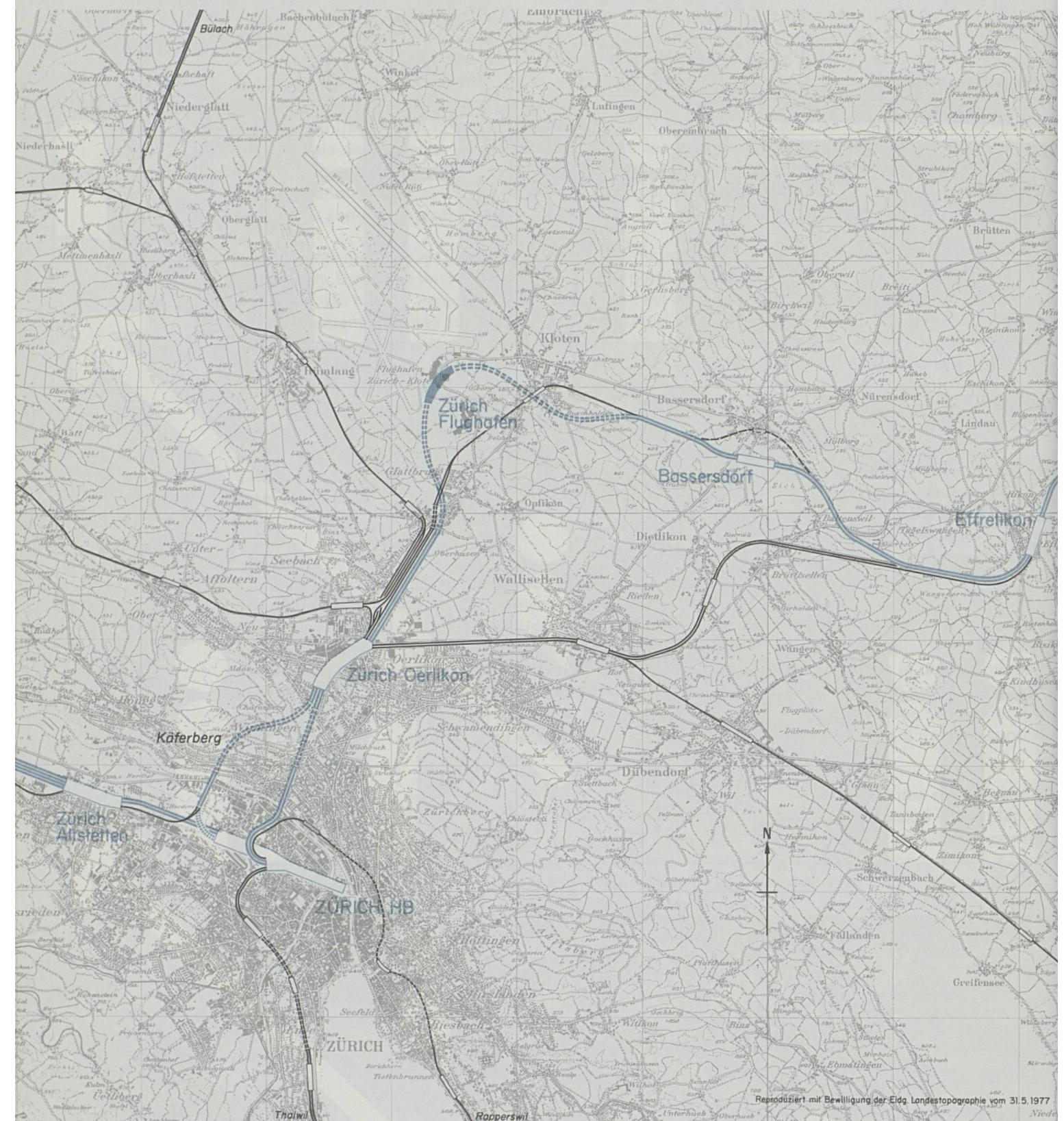
Le coût des travaux est évalué à 189 millions de francs, compte tenu de différentes simplifications apportées au projet. Etant donné le résultat peu satisfaisant du calcul de la rentabilité sur le plan de l'entreprise — calcul fondé sur l'estimation des dépenses et des recettes annuelles — le conseil d'administration et la direction générale sont d'avis que le projet — qui répond à la fonction spécifique du chemin de fer — devrait être réalisé à la condition que les pouvoirs publics (Confédération et canton de Genève) fournissent quarante pour cent des fonds nécessaires. L'exploitation de la ligne parviendrait alors à couvrir les coûts, et la liaison fer-air de Cointrin bénéficierait du même traitement, en matière financière, que celle de Kloten. A Genève, le Grand

Ouverture de la ligne de l'aéroport de Zurich, le 1^{er} juin 1980

- Ci-contre: Par des escaliers mécaniques, les voyageurs descendus du train à la gare souterraine de l'aéroport parviennent en quelques minutes au vaste hall d'accueil, puis à l'aérogare.
- Carte de la page 18: La gare de l'aéroport s'intègre dans l'axe ferroviaire ouest-est grâce à une boucle à double voie venant se greffer sur le réseau existant.
- Illustration de la page 19: Avec ses quatre voies et ses deux quais, dont chacun mesure 420 mètres de long, la gare souterraine de l'aéroport de Zurich est capable de faire face aux plus grandes affluences de voyageurs.

Zurich Airport







Conseil a déjà accepté le principe d'une participation financière, et le Conseil d'Etat demandera la prise en charge d'une somme de douze millions de francs. En date du 10 décembre 1979, le Conseil fédéral a adressé aux Chambres un message sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève, en leur proposant d'accorder aux CFF une contribution de 64 millions de francs. Les débats parlementaires sont engagés. Si la question financière trouve un règlement au cours de l'année 1980, il est possible que le projet soit mis au point d'ici à 1982 et réalisé pour 1987.

Tunnels ferroviaires à travers les Alpes

La commission «Tunnels ferroviaires à travers les Alpes» avait été créée en automne 1963 par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, avec mission de procéder à une étude approfondie des différents projets de traversées alpines: tunnel de base du Saint-Gothard, chemin de fer du Splügen, ligne Tödi-Greina, etc. En 1970, elle s'est prononcée à la majorité des voix en faveur du forage d'un tunnel par la base du massif du Saint-Gothard (cf. rapport de gestion de 1971, p. 29 ss.). En vertu d'une motion déposée au Conseil national en automne 1973, le Conseil fédéral fut chargé de soumettre le projet du Saint-Gothard et celui de la traversée orientale des Alpes à une analyse coûts-avantages; il ne devait prendre aucune décision au sujet de la ligne à construire avant de connaître les résultats de cette étude. Le département fédéral des transports, des communications et de l'énergie constitua alors un «groupe de contact», dont les CFF faisaient aussi partie. Le rapport final que ce groupe a présenté à la fin de 1979 fournit le supplément de données comparatives demandé pour les tunnels de base projetés au Saint-Gothard et au Splügen. Les travaux préliminaires au niveau politique ainsi que l'étude et la réalisation de l'ouvrage nécessiteront une vingtaine d'années. Par conséquent, même si les pouvoirs publics devaient, en 1980 déjà, opter en principe pour l'un ou l'autre des itinéraires en question, et que le financement puisse ensuite être réglé à bref délai, le nouvel axe de transit nord-sud et son potentiel de transport ne seraient disponibles que vers l'an 2000.

Marketing

Plus encore que par le passé, les CFF tiennent à axer leurs activités sur le marché, donc sur le client, et à adapter systématiquement l'offre aux besoins, que ce soit dans le secteur du marché libre ou dans celui des prestations de service public, sans pour autant perdre de vue les objectifs financiers. Cela étant, ils ont entrepris en 1978, avec la collaboration d'experts venus de l'extérieur, d'importantes études sur l'extension du marketing, dans le but de définir une conception qui englobe tous les secteurs de l'entreprise. L'orientation vers le marché doit caractériser plus que jamais l'entreprise tout entière. D'importants jalons ont été placés il y a quelque temps déjà. Ainsi, dès 1969, des séminaires de marketing ont été organisés et en 1974, les divisions de production et de vente ont été réunies au sein du département des transports. A la suite des rapports intermédiaires présentés dans le cadre des récentes études, d'autres innovations ont vu le jour.

La mise en œuvre de la conception de marketing continuera à être du ressort de la direction; afin de la seconder dans ce domaine, un état-major rattaché au département des transports sera créé. Il aura pour tâche de donner des impulsions nouvelles dans tous les domaines du marketing, de préparer des stratégies ainsi que de coordonner et de contrôler les activités. Dans sa séance du 3 décembre 1979, le conseil d'administration a pris connaissance du projet d'étendre le marketing et il a approuvé la création de la nouvelle division «Etat-major de marketing».

Etudes de marché dans le secteur voyageurs

Dans le domaine du trafic voyageurs, de vastes études ont été faites, portant notamment sur les marchés que représentent les jeunes et les navetteurs ainsi que sur le trafic engendré par les sports d'hiver. En outre, des informations ont été recueillies et analysées en vue d'obtenir des données pour l'établissement de l'horaire. Une autre enquête était consacrée au changement de train dans l'optique des voyageurs; il s'agissait d'en estimer l'influence sur le choix du moyen de transport et de connaître les mesures que préconise la clientèle pour diminuer les contraintes imposées par le passage d'un train à un autre.

Une vaste étude de base sur les habitudes de la population suisse en matière de voyages ne donne pas seulement de précieuses informations d'ordre général, mais aussi des indications détaillées sur les voyages des personnes isolées et des familles. Tous les aspects des habitudes de voyage et du choix du moyen de transport ont été examinés, notamment la disponibilité d'un véhicule individuel et le degré de familiarité avec les transports publics. Pour chaque motif de voyage, les parts des divers modes de transport ont pu être calculées; cela a permis d'établir une sorte de typologie comparée de l'usager du chemin de fer et de l'automobiliste. Les informations ainsi recueillies sur le marché fournissent les données fondamentales pour la définition d'une politique commerciale. L'enquête permanente des CFF en matière de trafic constitue, depuis le début de 1979, la suite de cette étude. Les informations relatives aux habitudes de voyage de la population sont ainsi recueillies de manière continue, ce qui permet de déceler très tôt les changements structuraux.

Nouvelle conception du trafic voyageurs (NCTV)

Dans sa séance du 22 février 1979, le conseil d'administration a approuvé la décision de la direction générale visant à introduire la nouvelle conception du trafic voyageurs au changement d'horaire du printemps 1982 et à améliorer ainsi l'offre de transport par une desserte largement systématisée (desserte cadencée). Selon ce projet, des trains directs et régionaux circuleront chaque heure sur la majeure partie du réseau. En outre, des trains intervilles seront mis en marche toutes les 60 minutes sur les principales artères, alors que les lignes moins fréquentées seront parcourues à la même cadence par des trains régionaux. Aux heures creuses, il sera possible de déroger au principe de la desserte horaire. Le système présente par ailleurs une souplesse d'application suffisante pour tenir compte dans une certaine mesure des conditions locales.

L'année écoulée a été mise à profit pour remanier le projet de 1978 et en particulier pour examiner les avis exprimés par les cantons. De plus, quelques améliorations ponctuelles seront encore possibles, car le service de l'exploitation bénéficiera d'ici au printemps 1982 de plusieurs perfectionnements au niveau des installations. La liaison Berne-Zurich, effectuée actuellement en 83 minutes par les trains intervilles, sera assurée en 73 minutes grâce au nouveau tronçon Olten-Rothrist, à diverses améliorations du tracé et à une légère élévation des vitesses admises dans les courbes. Il faudra aussi tenir compte de certains autres facteurs. Parmi ceux-ci, il y a lieu de relever l'achèvement des nouvelles installations dans le périmètre de Zurich (introduction de la ligne du Käferberg en gare principale), l'interconnexion avec le réseau Intercity mis en place au printemps 1979 par le Chemin de fer fédéral allemand et les adaptations d'horaire aux points frontière de Vallorbe et de Genève, rendues nécessaires par la mise en exploitation progressive, dès 1982, de la nouvelle ligne rapide Paris-Lyon (circulation de rames automotrices TGV – train à grande vitesse).

Les trains IC, qui desservent d'heure en heure la gare CFF de Bâle, bénéficieront de bonnes correspondances pour Zurich, Olten, Berne et Biel, points d'arrêt des directs de la transversale ouest-est. Les liaisons avec les pays du Benelux et la Scandinavie seront, elles aussi, intégrées dans ce réseau express de haute qualité. Par une série de retouches, il a été possible de regrouper en une seule les deux tranches distinctes de correspondances ferroviaires à la gare principale de Zurich, telles que les prévoyait le projet initial de 1978. Le schéma dit «araignée de Zurich» adopté lors du changement d'horaire de 1975 est donc sauvégarde. Ainsi, la correspondance réciproque est en principe garantie entre tous les trains directs en gare de Zurich, cependant que les convois régionaux arriveront avant et repartiront après les batteries de trains directs. Dès lors, dans le plus grand noeud ferroviaire du réseau, les liaisons avec le trafic à longue distance seront assurées dans de bonnes conditions. Pour le transport des travailleurs et des écoliers, des trains supplémentaires et certaines dérogations à l'horaire cadencé seront prévus dans la mesure du possible.

La révision de la conception 1978 sera achevée sous peu. Il conviendra ensuite de traiter divers points de détail. La procédure d'approbation au niveau des cantons et des intéressés au trafic ainsi que la mise au net de l'horaire permettra l'entrée en vigueur, au printemps de 1982, d'une desserte entièrement nouvelle, avec une offre de trains de voyageurs considérablement améliorée.

Conception 1984 du ferroulage

Dans la conception du transit de 1976, le Conseil fédéral avait donné mandat notamment de promouvoir autant que possible le trafic combiné rail-route (ferroulage) pour le transport des camions de frontière à frontière. Les études des CFF ont rapidement démontré que le gabarit des tunnels sur la ligne du Saint-Gothard devait être agrandi de façon à livrer passage aux véhicules routiers dont la hauteur d'angle atteint 3,70 mètres, au lieu de 3,50 mètres comme jusqu'ici. Les travaux que cela implique seront terminés en 1981.

La planification commerciale et opérationnelle repose sur la conception 1984 du ferroulage, qui prévoit une capacité quotidienne pouvant atteindre, pour les deux sens, le chiffre total de 1000 véhicules routiers acheminés par 19 paires de trains, soit près du double de l'offre actuelle. Ce programme a été étudié plus à fond au cours de l'exercice, puis soumis au Conseil fédéral sous forme des deux propositions A et B, qui englobent chacune le transit nord-sud ainsi que les transports de Bâle au sud du Tessin. L'option B comprend encore un service de ferroulage à petite distance entre la Suisse centrale et le Tessin. Ce n'est qu'après une phase initiale relativement longue que l'équilibre financier sera atteint, et cela uniquement dans l'option excluant la courte liaison intérieure. Les CFF ne sont dès lors pas enclins à maintenir ces trains à courte distance. Les délibérations qui se déroulent présentement à l'échelon fédéral montreront si des considérations relevant de la politique de transport, de l'écologie et de l'économie énergétique justifient ces transports et l'indemnisation de leurs charges non couvertes. Le ferroulage figure également dans la Définition 1980 de l'offre de prestations des CFF, qui est actuellement débattue par les Chambres.

La conception du ferroulage, qui sera adaptée périodiquement sous forme de planification continue, comprend aussi un programme d'acquisitions pour 1980 à 1989, avec des précisions sur les attributions de personnel ainsi que sur l'affectation et la nature des investissements. Enfin, les CFF ont défini un procédé permettant de calculer les prix de revient effectifs de l'ensemble du ferroulage et leurs répercussions sur le compte de l'entreprise.

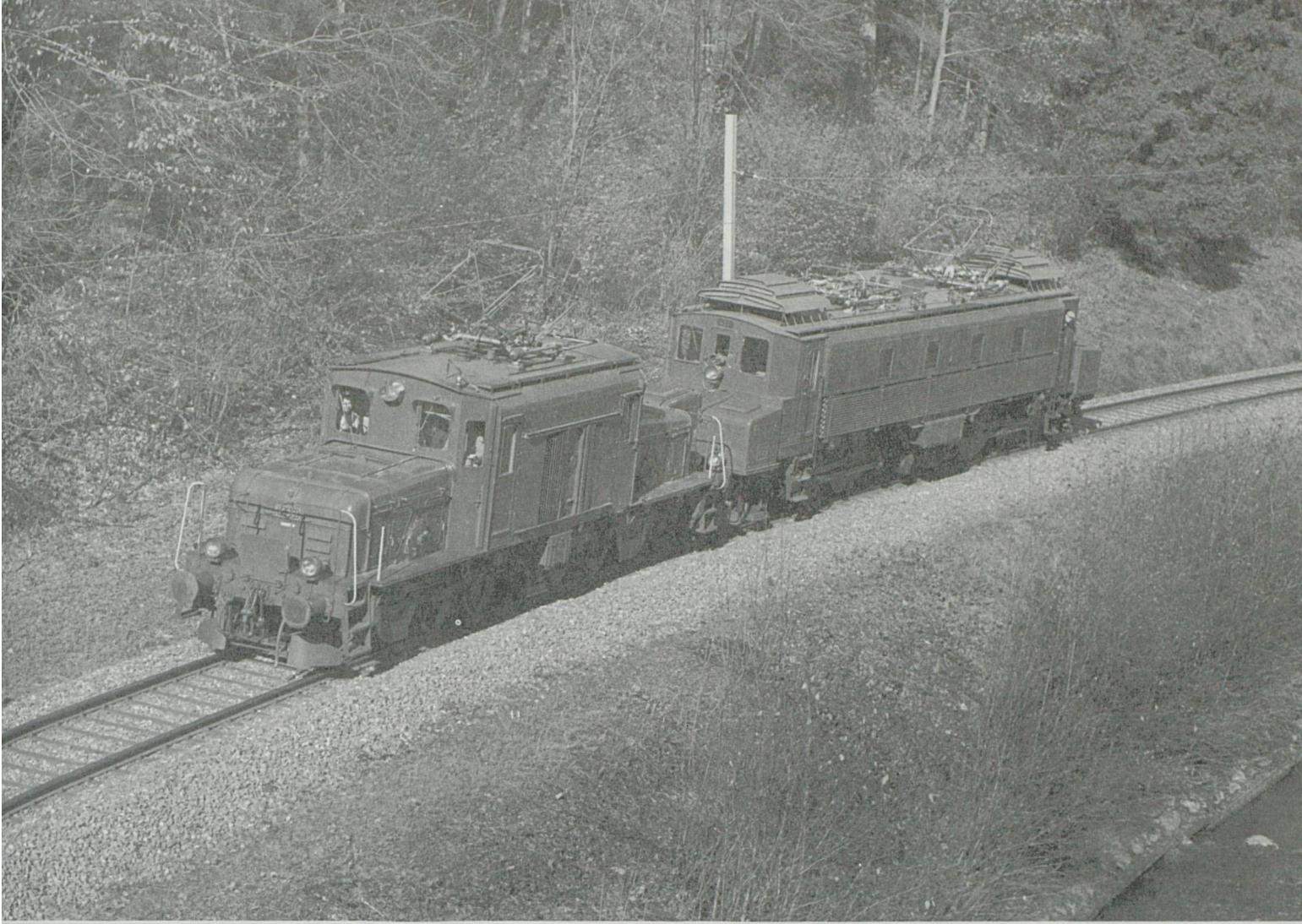
Nouvelle conception du système comptable

La réorganisation du système comptable des CFF, qui date de 1947, a débuté en 1976 par une analyse méthodique de la situation. Jusqu'ici, le système comptable était avant tout conçu à des fins de documentation. La nouvelle conception permettra, plus que par le passé, de prendre des décisions fondées sur les résultats et d'agir en conséquence, ce qui sensibilisera tous les secteurs de l'entreprise aux impératifs économiques et financiers. L'agencement des différentes parties du nouveau système doit de ce fait garantir que les informations recueillies soient susceptibles d'être utilisées pour la planification et le contrôle. Ainsi, tous les échelons disposeront d'un instrument de gestion efficace. Par ailleurs, le nouveau système doit fournir, sur le plan financier et sur celui des coûts, les informations qu'exigent la CGST et la définition de l'offre de prestations.

Les lignes directrices et les objectifs d'un système comptable moderne ont été définis en 1977 et 1978 sous forme d'un concept-cadre. Entretemps, l'élaboration détaillée de la partie «Compte d'entreprise» et sa concrétisation ont été, dans une large mesure, menées à terme. Actuellement, les travaux concernent en premier lieu l'élément essentiel, «Compte des coûts et des produits incorporés». Les deux composants seront terminés en 1980 et soumis à un expert de l'extérieur. L'étendue et la complexité du projet exigent un travail considérable; la mise en application, qui devra se faire par étapes, débutera pour une partie importante en 1983.

Rendez-vous d'anciennes locomotives à bielles

La locomotive prototype Ce 6/8 14201, construite en 1920 pour la traction des convois de marchandises lourds, la De 6/6 15301, de 1926, qui remorque les trains de marchandises dans le Seetal, et les autres engins électriques de la première heure font l'admiration de tous.



III. Personnel

Effectif et affaires générales

Le recul du trafic et les efforts entrepris pour comprimer les dépenses ont permis de réduire progressivement l'effectif du personnel de 1974 jusqu'à 1978, année où la limite inférieure a été atteinte avec 38 003 agents (propre personnel, sans les ouvriers d'entrepreneur). En 1979, la moyenne est remontée à 38 113 personnes, ce qui représente une augmentation de 110 unités ou 0,3 pour cent. Ce chiffre est inférieur de 2918 unités ou 7,1 pour cent à celui de 41 031 agents dénombrés en 1974. Le plafond fixé cette année-là par les autorités de la Confédération n'a jamais été rejoint depuis lors par les CFF. Comparé au total de 42 190 collaborateurs en 1964 (record du trafic voyageurs en raison de l'Exposition nationale), celui de 1979 a baissé de 4077 unités ou 9,7 pour cent.

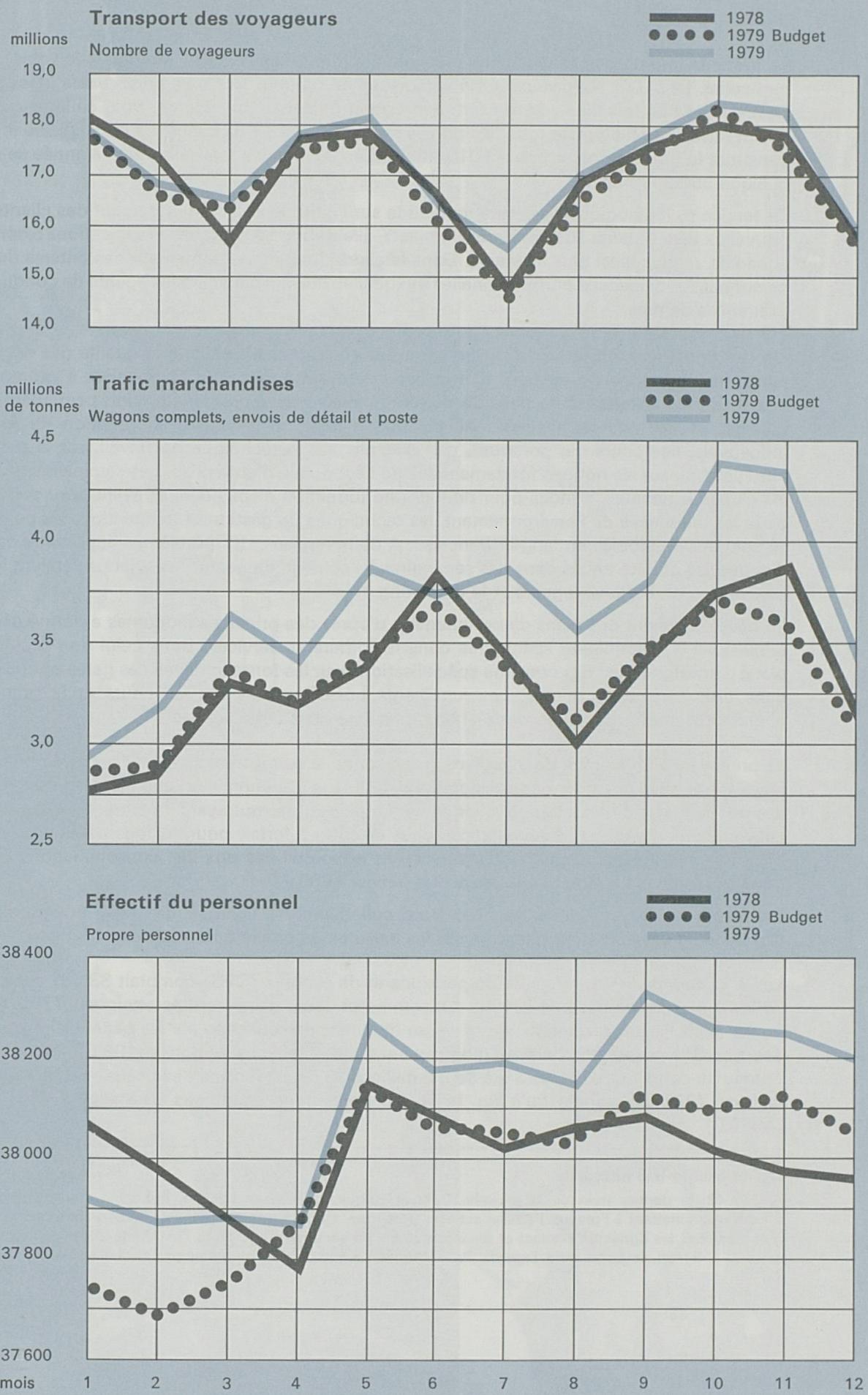
Le léger accroissement de l'effectif au cours de l'exercice est dû en premier lieu à la nouvelle réglementation des vacances décidée par la Confédération pour l'ensemble du personnel. Un certain nombre d'agents supplémentaires ont en outre été nécessaires par suite de la recrudescence du trafic et en prévision de la mise en service de la ligne de l'aéroport. Etant donné la configuration actuelle de la pyramide des âges aux CFF, il a fallu intensifier le recrutement; le chiffre de 943 apprentis engagés est toutefois inférieur à celui qui avait été prévu. Des difficultés croissantes se manifestent en particulier dans la catégorie des ouvriers. Le graphique présenté ci-contre montre les fluctuations mensuelles des effectifs en 1978 et 1979 et il offre la possibilité de les comparer avec celles du trafic voyageurs et marchandises.

Ainsi que cela se fait dans l'administration générale de la Confédération et dans l'entreprise des PTT, les statistiques du personnel des CFF ne comprennent désormais plus que leurs propres agents. Les travailleurs qui ne bénéficient pas du statut d'employés des Chemins de fer fédéraux (ouvriers d'entrepreneur) ne comptent donc plus dans les effectifs. Ils figurent dans une statistique distincte (voir p. 60 et 61).

La moyenne annuelle des effectifs a été la suivante:

Champ d'activité	Propre personnel			
	1978	%	1979	%
Direction et administration: personnel de la direction générale et des directions d'arrondissement*	3 853	10,1	3 846	10,1
Gares: chefs de gare, fonctionnaires et employés d'exploitation, employés aux manœuvres, etc.	17 237	45,4	17 247	45,2
Traction: mécaniciens de locomotive, ouvriers professionnels de dépôt, visiteurs, etc.	4 869	12,8	4 923	12,9
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	2 968	7,8	2 999	7,9
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	794	2,1	751	2,0
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	3 354	8,8	3 333	8,7
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et spécialistes des ateliers principaux et des dépôts	3 432	9,0	3 469	9,1
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	215	0,6	218	0,6
Autres secteurs, y compris la navigation sur le lac de Constance	1 281	3,4	1 327	3,5
Total	38 003	100,0	38 113	100,0

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



Le système interne des propositions d'amélioration, créé en 1927, a toujours fait l'objet d'un soin particulier. La 5000^e suggestion a été enregistrée en octobre 1979. Le nombre des idées proposées s'est encore une fois légèrement accru par rapport à l'année précédente. Pour celles qui ont été ou seront mises en pratique, le total des primes s'est élevé à 43 170 francs. La récompense la plus forte constitue le nouveau record de 13 010 francs. Les économies réalisées chaque année se montent à quelque 350 000 francs.

Le service psychologique a terminé une étude sur l'attitude et le comportement des clients face aux nouveaux distributeurs-automatiques de billets. Elle a abouti à quelques modifications extérieures des appareils, rendus ainsi plus avenants. Dans le cadre du contrôle permanent des critères de choix du personnel, les exigences professionnelles auxquelles doivent satisfaire les agents de conduite ont été examinées de près.

Instruction

Un des principaux objectifs de la formation des cadres est d'améliorer la qualité des décisions que nécessite une tâche de gestion. L'offre des cours a été façonnée de manière à promouvoir non seulement les séminaires de base de portée générale mais aussi l'instruction permanente destinée aux cadres de tous les niveaux. Ainsi, chaque chef peut choisir, en fonction de ses besoins individuels, des cours qui porteront, par exemple, sur la technique du travail, sur la conduite des entretiens ou sur les notions fondamentales de l'économie d'entreprise. Les séminaires de base pour les cadres supérieurs, conçus pour donner une formation élémentaire et ayant pour thèmes principaux les influences de l'environnement, les techniques de gestion et la direction des collaborateurs se sont aussi déroulés en langue française. A deux reprises, des problèmes importants de politique d'entreprise ont été traités dans des séminaires à l'échelon dirigeant; les sujets en étaient la nouvelle conception du trafic voyageurs et le marketing.

Le développement des plans d'enseignement d'après des principes modernes a donné de nouvelles impulsions à la formation spécialisée dans les différents services. Dans celui de l'exploitation, les plans d'enseignement des cours de spécialisation pour les fonctionnaires des gares ont pu être testés dans trois séminaires pilotes. Les jugements positifs portés sur les cours et le grand nombre d'intéressés confirment le besoin réel de poursuivre dans cette voie.

Prévoyance sociale

La prévoyance en matière de logement du personnel a surtout consisté en l'octroi de prêts pour des rénovations ainsi que pour des améliorations destinées à économiser l'énergie dans les appartements des coopératives d'habitation de cheminots. Le prix du mazout ayant fortement augmenté, il a fallu relever les montants des charges accessoires calculés à forfait pour les logements de service et les appartements locatifs. Dans les restaurants du personnel, les prix des consommations ont dû être adaptés au renchérissement à partir du 1^{er} janvier 1980.

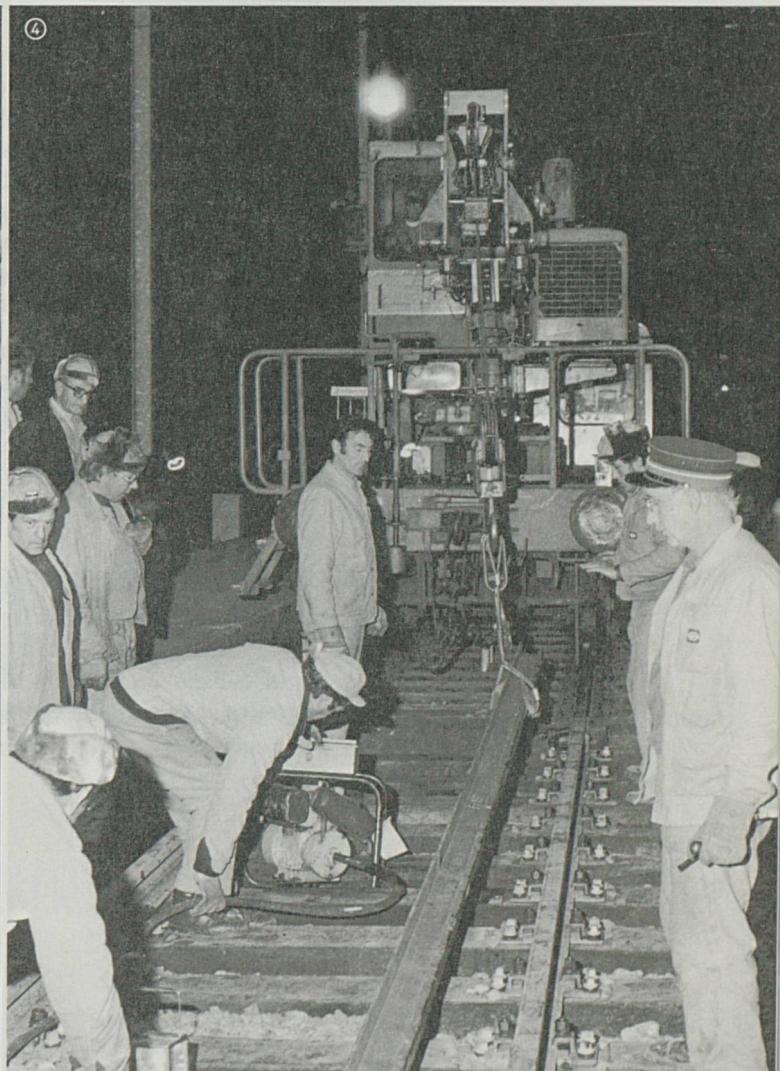
Les sept assistantes sociales et les trois collaborateurs chargés de parer aux dangers de la toxicomanie ont porté leur attention sur les mesures de prévention et d'aide.

Assurances

Le 31 décembre 1979, la caisse de pensions et de secours (CPS) comptait 33 631 assurés (1978: 33 590) et 2451 déposants (2490). La somme de leurs gains assurés atteignait 778,7 millions de francs (775,1). Les prestations de la caisse touchées dans l'année par les bénéficiaires de rentes en cours au 31 décembre s'élevaient globalement à 200,2 millions de francs (199,6). Le gain technique obtenu au cours de l'exercice a été de 3,9 millions (3,5). La fortune de la caisse est montée à 2776,5 millions (2706,8), tandis qu'à fin 1979, les obligations statutaires passaient à 4151,9 millions (4086,0).

Grand branle-bas nocturne

A 22 h 42, le dernier train de la journée, Genève-Brigue, a passé à Loèche. Immédiatement, plusieurs équipes d'ouvriers se mettent à l'œuvre. Par une action concentrée, minutieusement préparée, elles vont transformer durant la nuit les voies, les lignes de contact et les installations de sécurité qui forment l'extrémité ouest de la gare. Le matin suivant, à 5 h 05, le Lombardie-Express, Paris-Venise, sera le premier train à emprunter les nouvelles voies.



A la fin de l'exercice, 41 893 hommes (41 835), 16 487 femmes (16 211) et 9980 enfants (10 114) étaient affiliés à la caisse maladie de l'entreprise. Les recettes s'élevaient à 61,5 millions de francs (61,9) et les dépenses à 55,7 millions (51,1). Les frais de maladie ayant augmenté considérablement en 1979, l'excédent de recettes, soit 5,8 millions, a été moins fort que celui de l'année précédente (10,7). A fin décembre, la fortune de la caisse se chiffrait à 63,6 millions de francs (56,2). Les rapports annuels des différentes assurances du personnel donnent de plus amples informations.

Prévention des accidents

Avec le concours de la CNA, le service de prévention des accidents propre à l'entreprise a déterminé, sur certains emplacements de travail, le degré de nocivité des vapeurs, poussières et gaz provenant de divers métaux, de l'amiante, du quartz et des émissions de certains moteurs à explosion. Afin de neutraliser les fortes concentrations, les services spécialisés ont été invités à prendre des mesures de protection collectives et individuelles. Le nombre des accidents mortels a heureusement régressé. Cela est dû en partie au port de l'équipement protecteur, qui renforce notablement la sécurité du personnel dans les installations de voies. Les expériences acquises à ce sujet ont été prises en considération dans les prescriptions.

Service médical

L'index général de morbidité du personnel (absences pour cause de maladie et d'accidents) n'a pas changé par rapport à 1978. Il est de 16,26 jours civils par agent, ce qui représente un coefficient d'indisponibilité (durée des absences proportionnellement au temps réglementaire) de 4,45 pour cent.

Les différences ont subsisté sur le plan régional. Une certaine tendance à l'égalisation s'est toutefois manifestée au cours de l'exercice, les absences s'étant accrues dans la région de langue allemande, alors qu'elles baissaient dans les zones linguistiques française et italienne. L'indisponibilité, exprimée en pour cent, s'est développée de la manière que voici:

	1977	1978	1979
Suisse alémanique	3,77	3,90	4,10
Suisse romande	5,01	5,43	4,90
Suisse italienne	6,90	7,28	6,61

La reconnaissance des absences brèves sans certificat médical, qui remonte à 1976, n'a pas eu de conséquences fâcheuses sur le nombre des jours de maladie. L'indisponibilité moyenne qui résulte de ces absences de courte durée est restée pour ainsi dire constante depuis 1972 (1,18 jour par agent dans la période quadriennale de 1972 à 1975 et 1,20 dans celle de 1976 à 1979), bien que l'index de morbidité relatif à la maladie ait marqué une légère tendance à la hausse au cours de ces deux périodes quadriennales (10,35 et 10,87 jours par agent). L'indisponibilité moyenne résultant des accidents est respectivement de 3,81 et 4,05 jours par agent pour ces mêmes périodes.

Le nombre des visites médicales d'admission (2306) a considérablement augmenté, surtout dans les mois d'automne. Pour 11 700 agents qui ont été soumis à un examen radiographique des organes du thorax, trois tuberculoses pulmonaires actives et trois cas de tumeurs malignes des voies respiratoires ont été détectés. De plus, 1100 mécaniciens de locomotive ont été appelés à des contrôles périodiques. Les résultats de ces examens, les taux de morbidité et l'âge moyen des mises à la retraite permettent de conclure que, dans l'ensemble, les agents de conduite jouissent d'une bonne santé.

L'efficacité de la vaccination antigrippale s'est de nouveau confirmée. Toutefois, 4500 personnes seulement ont accepté de s'y prêter lors de la campagne d'automne. La lutte contre les cas véritables de grippe virale est rendue difficile par le manque d'empressement à se faire vacciner et par la politique de la Suisse en matière de prophylaxie antigrippale, qui ne couvre qu'un cercle de personnes restreint et néglige de vastes couches de la population, responsables de la propagation du virus.