Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1977)

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: 17.07.2025

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

II Gestion et personnel

I. Conseil d'administration et direction

Conseil d'administration

En 1977, l'organe suprême de gestion a siégé sept fois, sous la présidence de M. R. Meier; il s'est préoccupé de l'évolution du trafic, des effectifs et des charges de personnel, de questions commerciales et de la modernisation du matériel roulant. De longs débats se sont institués au sujet de la situation financière du réseau et des mesures qu'elle requiert. Les variations de quelques données fondamentales ont fait remettre sur le métier le budget de l'exercice, qui a été ainsi remanié. Le conseil a en outre approuvé le plan financier des années 1978 et 1979 de même que le programme d'investissements à moyen terme (1978–1980).

La mise au point du rapport intitulé «Nouvelles conceptions possibles de l'offre des CFF et mesures d'accompagnement» (en bref «Rapport 1977»), puis son adoption, le 14 octobre, furent des événements saillants de l'année. Dans ce document, le conseil d'administration indique au gouvernement cinq manières d'envisager à l'avenir les prestations de l'entreprise en exposant les répercussions de chacune d'elles sur les résultats financiers. Le Conseil fédéral dispose dès lors d'importants éléments de décision. Parallèlement, la direction générale a été invitée à tout mettre en œuvre pour transposer dans les faits la deuxième formule (pour plus de détails, voir p. 10 s.).

Lors de la réunion tenue à Zurich le 7 septembre, le conseil d'administration a visité le triage de la vallée de la Limmat, la gare de messageries de Zurich Altstetten ainsi que des chantiers du raccordement ferroviaire de Zurich-Kloten. Les 13 et 14 octobre, il s'est retrouvé à Genève, où il s'est notamment entretenu avec une délégation du Conseil d'Etat de l'étude du projet et des autres travaux préparatoires concernant la desserte de l'aéroport de Cointrin par le train à partir de la gare de Genève-Cornavin.

La composition du conseil s'est profondément modifiée, des raisons d'âge et d'ancienneté ayant amené le président et cinq membres à déposer leur mandat pour fin 1977. M. R. Meier, docteur honoris causa, administrateur depuis 1957, a dirigé les travaux de l'assemblée dès le 1er janvier 1972, avec compétence et beaucoup de doigté. Les autres démissionnaires étaient MM. P. Glasson, docteur en droit, H. Herold, docteur en droit, professeur, E. Jaggi, docteur ès sciences techniques, professeur, W. Joerin, docteur en droit, et R. Perret, docteur en droit. Tous ont participé activement à la vie de l'entreprise. Lors de la séance du 1er décembre, M. W. Ritschard, conseiller fédéral, chef du département des transports et communications et de l'énergie, leur a adressé, en personne, un témoignage de reconnaissance.

Pour occuper les charges vacantes, le Conseil fédéral a désigné avec effet au 1er janvier 1978, en qualité de président, M. Carlos Grosjean, député au Conseil des Etats, et comme administrateurs MM. P. Arnold, H. Munz, docteur en droit, député au Conseil des Etats, M. Rüegg, docteur ès sciences économiques, A. E. Sarasin et J. Stucki, conseiller d'Etat.

Direction

Une fois de plus, tous les problèmes posés par la récession économique, par le fort recul du trafic et par la concurrence ont particulièrement retenu l'attention de la direction générale. Les difficultés résident essentiellement dans le fait que le chemin de fer, appelé pendant de longues années à fournir des prestations étendues, avait développé en conséquence les effectifs de son personnel, ses installations et son matériel roulant, sans pouvoir les démobiliser à bref délai lorsque la demande de

services a fléchi à partir de 1975, notamment dans le secteur des marchandises, où la baisse a été d'environ 28 pour cent. Il fallut en outre aborder des questions d'ordre structurel et de politique de transport. L'élaboration du rapport sur les conceptions possibles de l'offre des CFF et les mesures d'accompagnement a aussi occupé une grande place.

Aucun changement n'est intervenu parmi les directeurs. A la direction générale, le chef de la division du contrôle du trafic, M. O. Richner, qui avait atteint la limite d'âge, s'est retiré le 28 février, après 47 ans de service. M. J.-P. Berthouzoz, licencié ès sciences économiques, lui a succédé le 1er mars. A la direction du Ier arrondissement, le chef de la division de l'exploitation, M. T. Bertschi, a quitté ses fonctions à la fin du mois de septembre, à l'issue de 46 ans d'activité bien comptés. La direction générale l'a remplacé par M. R. Emery, jusqu'alors suppléant du directeur de la division de l'exploitation DG. Aux deux dirigeants qui partaient en retraite, l'autorité de nomination a adressé de sincères remerciements pour les bons services rendus à l'entreprise au cours de longues années.

II. Planification et études

Voici, tirés de ce vaste secteur d'activité, quelques exemples spécialement choisis et traités d'une manière circonstanciée, de façon à illustrer la diversité des travaux en cours.

Rapport 1977

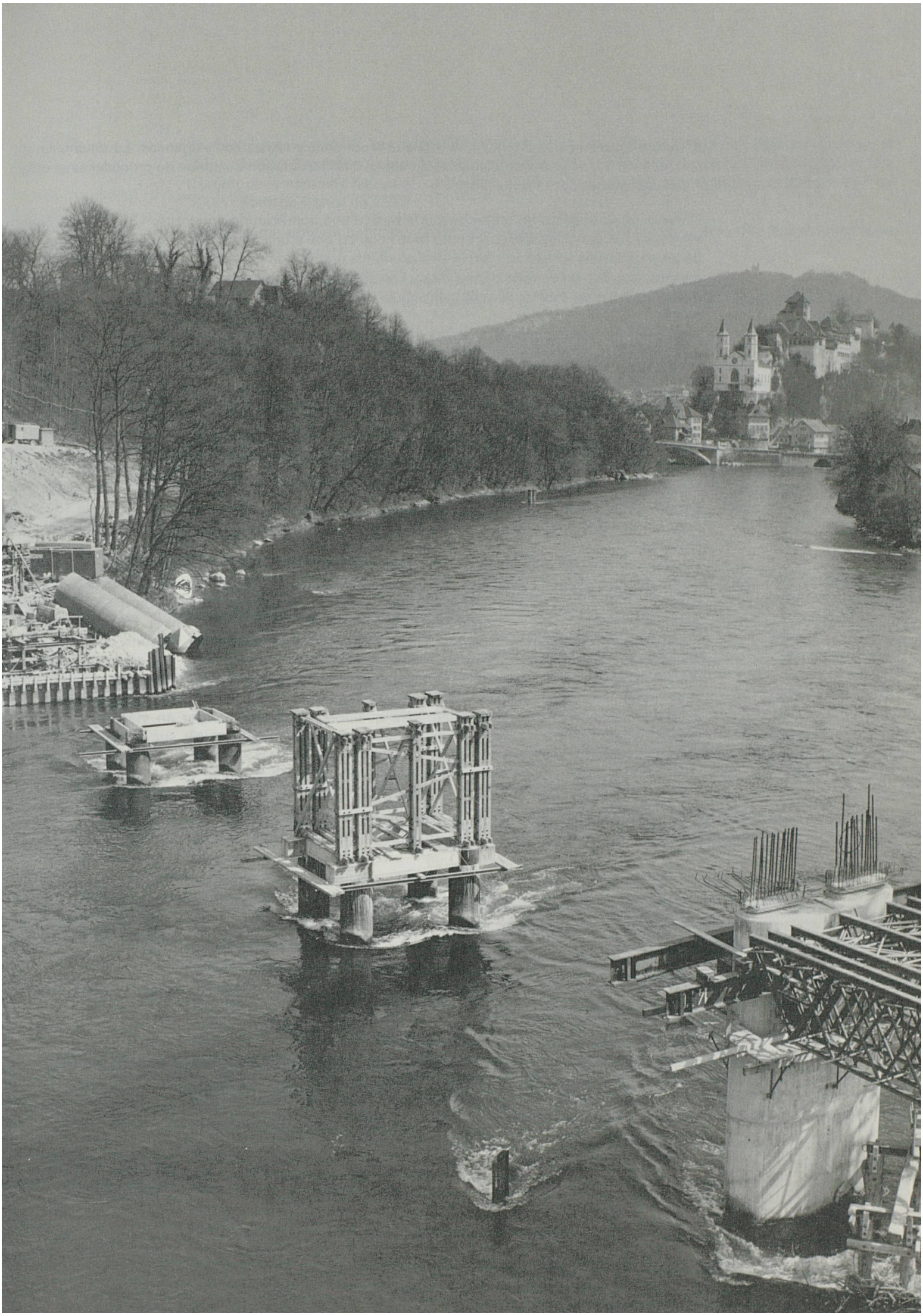
Dans le rapport «Contribution à la discussion sur l'assainissement des CFF: mesures internes et propositions en matière de politique de transport», adressé au Conseil fédéral le 15 octobre 1976, l'entreprise avait déjà exposé sa doctrine, mais elle n'avait pu qu'esquisser diverses manières d'envisager ses prestations dans l'avenir. Les résultats des études pluridisciplinaires destinées à cerner les problèmes sont maintenant connus.

Le rapport du 14 octobre 1977 intitulé «Nouvelles conceptions possibles de l'offre des CFF et mesures d'accompagnement» (en bref, «Rapport 1977») propose cinq solutions qui vont du maintien du statu quo à des services limités aux dessertes par trains directs et au trafic par wagons complets, en passant par trois variantes intermédiaires, au gré d'un élagage de plus en plus rigoureux. L'opinion et surtout les détenteurs du pouvoir de décision sont ainsi à même de faire leur choix en connaissance de cause. Il appartiendra aux autorités compétentes d'évaluer à la lumière du rapport de la commission pour la conception globale suisse des transports (CGST) et en fonction des objectifs supérieurs les options répondant aux critères de l'économie d'entreprise. A cet égard, les tâches dévolues aux CFF dans le futur appareil de transport seront une référence essentielle.

Les CFF admettent dès lors que la définition du rôle assigné au rail dans le cadre de la nouvelle conception générale des transports sera l'affaire des autorités politiques. Il en découle pour eux l'obligation d'entreprendre dès maintenant l'actualisation de leur offre, afin de créer les conditions qui leur permettront d'assumer de nouvelles tâches liées à une affectation fonctionnelle du réseau. A l'encontre d'une opinion répandue, les CFF n'entendent nullement se prêter à un démantèlement du chemin de fer. Ils n'ont fait qu'évaluer de leur point de vue les différentes options touchant leurs prestations et ils sont arrivés à la conclusion que seule une solution intermédiaire est compatible avec les données des politiques régionale et énergétique, de l'habitat, de la défense nationale et de l'écologie, tout en garantissant un service public suffisant. Pour ce qui est de la troisième formule, il

---

Nouvelle section Olten–Rothrist
Le viaduc à double voie qui franchit l'Aar au lieudit Ruppoldingen est constitué de poutres continues formant six travées d'une portée maximale de 80 m. Sa longueur totale est de 320 m.



faut encore examiner très attentivement si elle répondrait à toutes ces exigences. La deuxième, en revanche, tend à la mise à jour à laquelle le conseil d'administration demande de procéder sans délai. Ses caractéristiques sont les suivantes:

- Conversion de stations en haltes. – Sur la base d'une appréciation sommaire, 130 stations furent sélectionnées parmi les 689 gares pour faire l'objet d'une étude approfondie touchant l'opportunité de les transformer en haltes, c'est-à-dire en points d'arrêt non gardés. Il est alors apparu que cette mesure peut être préconisée dans 77 cas. Elle allégerait immédiatement les charges financières de quatre millions de francs, car elle permettrait en particulier de faire l'économie de quelque 180 agents.
- Action sur les lignes régionales. – Ces lignes, qui mesurent en tout 863 kilomètres, représentent 29 pour cent de la longueur exploitée par les CFF. Les possibilités d'assainissement furent étudiées en fonction de quatre modèles d'exploitation pour six lignes spécialement choisies, en vue de l'utilisation des résultats par extrapolation. Quatre formules furent donc envisagées, savoir la rationalisation de la desserte ferroviaire, deux combinaisons autocar-transport des marchandises par rail et l'abandon complet du train, le trafic voyageurs étant confié à la route. La somme des économies consécutives à l'application du modèle optimal pour chaque ligne améliorerait les résultats d'une trentaine de millions de francs au total, étant admis qu'en l'occurrence les CFF continueraient d'assumer la responsabilité financière de l'ensemble des artères régionales. La question fait encore l'objet d'un examen approfondi et on devrait disposer vers la fin de 1978 de données précises pour statuer sur le sort de quelques lignes dont la situation est particulièrement critique.
- Nouvelle conception du trafic de détail. – Parmi les trois hypothèses envisagées (statu quo, modification du service des messageries, suppression du détail), la deuxième s'est révélée la plus économique. Elle permet en effet, par rapport au système actuel, de relever d'environ 23 millions de francs la contribution de ces transports à la couverture de leur part de frais fixes. En outre, grâce au délestage des installations servant simultanément aux expéditions par wagons complets, une capacité de quelque sept millions de tonnes sera dégagée pour ce trafic. S'il est accru, dans un premier temps, de trois millions de tonnes par des opérations de démarchage, il en résultera une augmentation du produit net de près de vingt millions de francs. A ces améliorations réalisables à brève échéance et qui représentent une quarantaine de millions par an viendront s'ajouter ultérieurement quelque trente millions qu'il sera possible d'économiser sur la construction de nouvelles gares de triage.

A l'heure actuelle, une formule est encore recherchée en vue de l'admission de colis dépassant les normes de poids et d'encombrement. De toute façon, le nouvel aménagement entraînera la disparition de près de 1300 postes de travail. Cela pose des problèmes qui requièrent la plus grande attention.

La refonte de l'offre selon la deuxième option améliorera les résultats des CFF d'une centaine de millions de francs, de sorte que le rétablissement de leur équilibre financier nécessitera des dispositions complémentaires ou d'accompagnement, c'est-à-dire d'une part la réunion des conditions d'une gestion s'inspirant des principes d'une saine économie et d'autre part des mesures en matière de politique de transport agissant directement sur le marché.

Si les CFF doivent avoir les moyens d'équilibrer leur budget, il faut notamment les doter d'une assise financière plus solide, ce qui implique au premier chef:

- la normalisation des comptes
- la prise en considération de la nécessité de tenir en réserve un appareil de transports publics
- la reprise de l'infrastructure par la Confédération
- l'indemnisation des servitudes assumées en faveur de la collectivité
- la restructuration du capital.

Un premier calcul révèle que, dans l'hypothèse où la deuxième option aurait déjà été retenue, la réorganisation financière, jointe à la prise en charge de l'infrastructure par la Confédération et à la fixation de l'indemnité compensatrice selon de nouvelles normes, aurait dégrevé le compte CFF de 500 millions de francs en 1975.

Parmi les mesures de politique de transport appelées à influencer directement le marché, celles de première urgence sont

- l'imputation au trafic routier lourd de la totalité de ses frais d'infrastructure et
- une application plus stricte des dispositions légales sur la durée du travail des chauffeurs et sur les poids limites.

Cela devrait permettre aux CFF d'améliorer encore leurs résultats d'une cinquantaine de millions de francs. Il serait possible d'aller plus loin dans cette voie si la durée du travail hebdomadaire des conducteurs de camion était alignée sur les normes en vigueur dans les autres secteurs de l'économie et si les transports par wagons complets recevaient une nouvelle impulsion.

Le conseil d'administration a adopté le Rapport 1977 le 14 octobre, à l'intention du Conseil fédéral. Le public a été informé lors d'une conférence de presse tenue le 1er novembre. Le gouvernement, après avoir pris connaissance, en l'approuvant sous certaines réserves, de la décision du conseil d'administration de s'en tenir résolument à la deuxième option, a transmis le document aux commissions parlementaires des Chemins de fer fédéraux ainsi qu'à la commission pour la conception globale des transports.

Desserte ferroviaire des aéroports

La ligne de l'aéroport de Zurich-Kloten sera inaugurée au début du service d'été 1980, soit avec une année d'avance sur les plans initiaux. L'horaire sera immédiatement adapté aux circonstances et, pour la période transitoire de 1980 à 1981, il est prévu d'acheminer par le nouveau raccordement non seulement les trains intervilles Genève–Berne–Zurich–Saint-Gall, mais aussi les directs ordinaires affectés au même parcours et ceux de Romanshorn à Zurich. Ces convois desserviront à la fois l'aéroport et la gare centrale de la cité de la Limmat. De 7 à 23 heures, le public disposera, par heure et par direction, d'un ou de deux trains directs tracés selon un horaire cadencé. Dans chaque intervalle, des trains régionaux avec arrêt à Oerlikon feront la navette entre Zurich et l'aéroport, si bien que, toutes les demi-heures, un départ sera offert de l'un de ces points à destination de l'autre, le temps de parcours étant de neuf minutes pour les trains directs et de onze minutes pour les régionaux. L'important centre de trafic que représente l'aéroport sera en outre relié aux villes de Lucerne et de Coire par une ou deux paires de trains quotidiens.

A propos du raccordement de l'aéroport de Genève au réseau ferré, la solution la plus rentable doit encore être recherchée. La majeure partie de la dépense devrait être assumée par les pouvoirs publics.

Express régional de Zurich

Le tracé du tunnel du Zürichberg, qui conditionne dans une large mesure la réalisation du réseau express régional autour de Zurich, a été réexaminé. A la suite d'une motion déposée au Grand Conseil, la délégation des autorités zurichoises chargée de l'étude du trafic régional a opposé au projet de tunnel officiel, pour comparaison, une solution de rechange appelée variante Ouest. Selon la version Est (désignation adoptée pour le projet officiel), le souterrain doit être creusé entre la gare de Zurich Stadelhofen et la vallée de la Glatt, où la ligne viendrait se greffer, par les raccordements de Dietlikon et de Dübendorf, sur le réseau actuel en direction de Winterthour et de Wetzikon. Quant à la proposition Ouest, dont le but est d'éviter que la zone d'Oerlikon ne soit laissée à l'écart, elle prévoit un tunnel entre la gare centrale de Zurich – ou celle qui serait construite à la Museumstrasse – et Oerlikon. D'après une expertise demandée par la délégation des autorités à un groupe de travail neutre, ce projet de passage par l'ouest est réalisable. Un autre organisme, qui s'occupe spécialement des problèmes de l'aménagement régional zurichois, et la régie municipale des transports publics ont

rédigé des documents où ils se prononcent sur les questions touchant à l'habitat et à sa desserte ainsi qu'à l'usage du tramway et de l'autobus comme moyens de diffusion.

En vertu d'une décision datant du 24 janvier 1978, la délégation des autorités, au sein de laquelle la direction générale est représentée, continuera de donner son appui au percement de la colline par l'est, conformément au projet officiel. Les arguments qui ont prévalu, en dépit du coût moins élevé de la variante Ouest, tiennent à la structure de l'horaire, à la circulation dans le goulet d'Oerlikon, à la sécurité de l'exploitation ainsi qu'à des questions d'aménagement régional. Le tracé par l'est répond nettement mieux aux exigences du trafic dans l'agglomération et dans la grande banlieue de Zurich.

Le Conseil d'Etat du canton de Zurich a fait siennes les recommandations de la délégation des autorités. Il appartient maintenant au Grand Conseil d'opter pour l'une des deux solutions. Celle qui sera retenue figurera dans le plan général d'aménagement du canton. Ce verdict est attendu pour le printemps de 1978. Il restera en outre à résoudre la question capitale du financement et celle de la réalisation éventuelle du projet par étapes.

Ligne du Grauholz

Dans son état actuel, le tronçon Berne–Zollikofen n'est pas en mesure de faire face à l'accroissement prévisible du trafic entre Berne et Olten, tel qu'il résultera notamment du doublement de la voie sur l'artère du Loetschberg. Il existe en principe deux possibilités de parer à cette insuffisance de capacité par des travaux de construction:

1. Renforcement des installations entre Wylerfeld et Zollikofen, où la bifurcation de la ligne Berne–Bienne serait exempte de croisements à niveau, ou
2. Aménagement d'une ligne nouvelle prenant son origine à Worblaufen par un saut-de-mouton (ouvrage de croisement dénivelé) et passant sous le Grauholz par un souterrain de 5,2 kilomètres de long pour rejoindre l'ancien tracé entre Mattstetten et Hindelbank.

Il s'agit à présent de porter ces deux projets à un point d'avancement comparable, qui permette de choisir entre les deux solutions. La décision devra certes tenir compte des problèmes posés par la planification des transports, les atteintes au paysage, le franchissement de zones construites, le surcroît de nuisances, sans omettre les avantages et inconvénients qui apparaîtront du point de vue de l'exploitation ferroviaire, mais elle dépendra avant tout du montant de la dépense. A cet égard, le calcul du coût du tunnel du Grauholz revêtira une importance particulière. Les pronostics financiers ne peuvent avoir de valeur que s'ils se fondent sur une bonne connaissance des conditions géologiques. Les CFF ont par conséquent entrepris de vastes sondages dans le Grauholz, situé aux confins de la molasse et des dépôts glaciaires, afin d'établir un tracé favorable pour le souterrain et de déterminer les procédés à mettre en œuvre pour le creusement de la galerie et la construction des voûtes. A l'aide de ces données, ils pourront évaluer le prix de l'opération. Les éléments de décision doivent être disponibles d'ici au milieu de 1979.

Lutte contre le bruit des chantiers de manœuvre

Malgré la poursuite des efforts visant à réduire le bruit dans les gares de triage, on n'est pas encore parvenu à abaisser d'une manière généralement satisfaisante le niveau sonore des freins de voie dans certains secteurs tels que le plan incliné de Muttenz II. Aux fins d'intensifier et d'accélérer les recherches, l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich a construit une maquette de frein de voie de grandeur nature pour l'essai des dispositifs conçus en vue de supprimer les crissements provoqués par les mâchoires de frein.

Dans le cadre de l'étude des plans du triage d'Olten, les CFF coopèrent avec l'office fédéral de la protection de l'environnement pour la rédaction d'instructions relatives à la lutte contre les nuisances dans ces installations. C'est aussi ce qui a amené le laboratoire fédéral d'essai des matériaux, de Dübendorf à mettre au point un programme d'ordinateur capable de prédire les désagréments d'ordre acoustique qui peuvent provenir d'un chantier de débranchement. Ce procédé trouvera sa première application à Olten précisément.

Système de gestion et de décompte des stocks de matériel (LABAS)

L'ampleur des capitaux immobilisés dans les stocks de matériel, la difficulté d'avoir une vue d'ensemble des réserves du fait de leur décentralisation, la multiplicité des articles, l'évolution imprécise des besoins, les commandes irrationnelles, tels sont parmi d'autres les problèmes posés aux services chargés de gérer et d'alimenter les stocks. Des études approfondies ont montré que la gestion de quelque 70 000 articles à tenir à la disposition des ateliers pouvait être améliorée d'une manière décisive par l'adoption d'un procédé de traitement électronique appelé LABAS («Lagerbewirtschaftungs- und Abrechnungssystem»). Il est appliqué depuis janvier 1978.

Les principales articulations du système sont la banque de données, le recensement des besoins, l'établissement des commandes, les achats et la comptabilité des stocks. La banque de données fournit au sujet des articles et des réserves les indications de base indispensables à la gestion, aux achats et à la tenue des comptes. Les besoins sont déterminés en fonction des programmes d'acquisition et de la consommation. En vue de l'établissement des commandes, les stocks sont inventoriés périodiquement. Dès qu'ils deviennent insuffisants, le service des achats reçoit automatiquement une proposition de commande optimisée en fonction du coût de l'entreposage, des prix de revient et de la structure des rabais fonction de la quantité ou de la valeur. Parfois, ce sont des transferts de stocks entre ateliers qui sont suggérés. L'étape suivante consiste dans l'achat des articles nécessaires. Les changements concernant le volume ou les prix du matériel en réserve sont transcrits chaque semaine dans la comptabilité. Le système LABAS surveille en outre les commandes en suspens et signale tout dépassement des délais de livraison et toute différence dans l'exécution des fournitures.

III. Collaboration internationale

Les autorités responsables de la politique de transport de l'Europe occidentale réservent dans leurs plans une place accrue au chemin de fer. C'est notamment le cas de la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports). Les réalisations se heurtent cependant à de nombreuses difficultés, car la position adoptée finalement par les pays ne cadre pas toujours avec les objectifs fixés à l'échelon international.

L'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui a notablement influencé et favorisé la coopération entre les réseaux au cours des premières décennies de son existence, rencontre depuis quelques années des obstacles semblables. Elle ne cesse d'établir des programmes d'action communs. Alors que la plupart de ses projets sectoriels réalisables à court et à moyen terme sont exécutés, il n'en va malheureusement pas de même des grands desseins de longue haleine. A cet égard, les progrès sont extrêmement modestes, voire décevants.

Lors du cinquantenaire de sa fondation, en 1972, l'UIC s'était assigné des objectifs très ambitieux qui étaient notamment de trois ordres: amélioration du management des réseaux d'Etat, développement de la recherche prospective et de la planification des ouvrages à l'échelon international, mise en service de l'attelage automatique. Cinq ans plus tard, l'évolution en matière de méthodes de gestion était déjà réjouissante. Le plan de développement des principaux axes ferroviaires (plan directeur des infrastructures européennes) établi à l'issue d'analyses prévisionnelles poussées se concrétisait dans certains cas au niveau national (lignes à grande vitesse Rome–Florence, Paris–Lyon, Hanovre–Wurtzbourg, Mannheim–Stuttgart), mais ce n'était pas le cas des projets internationaux de grande envergure. Ni le tunnel sous la Manche ni les traversées des Alpes ne se font. En l'occurrence, l'ampleur des travaux et les problèmes financiers ne sont pas seuls en cause. La récession joue aussi un rôle. Le revirement conjoncturel et les nouvelles tendances en matière de transports ont fait remettre sur le métier le plan directeur des infrastructures. L'introduction de l'attelage automatique est également ajournée pour longtemps, ne serait-ce qu'en raison des énormes difficultés de financement.

IV. Personnel

Affaires générales et effectifs

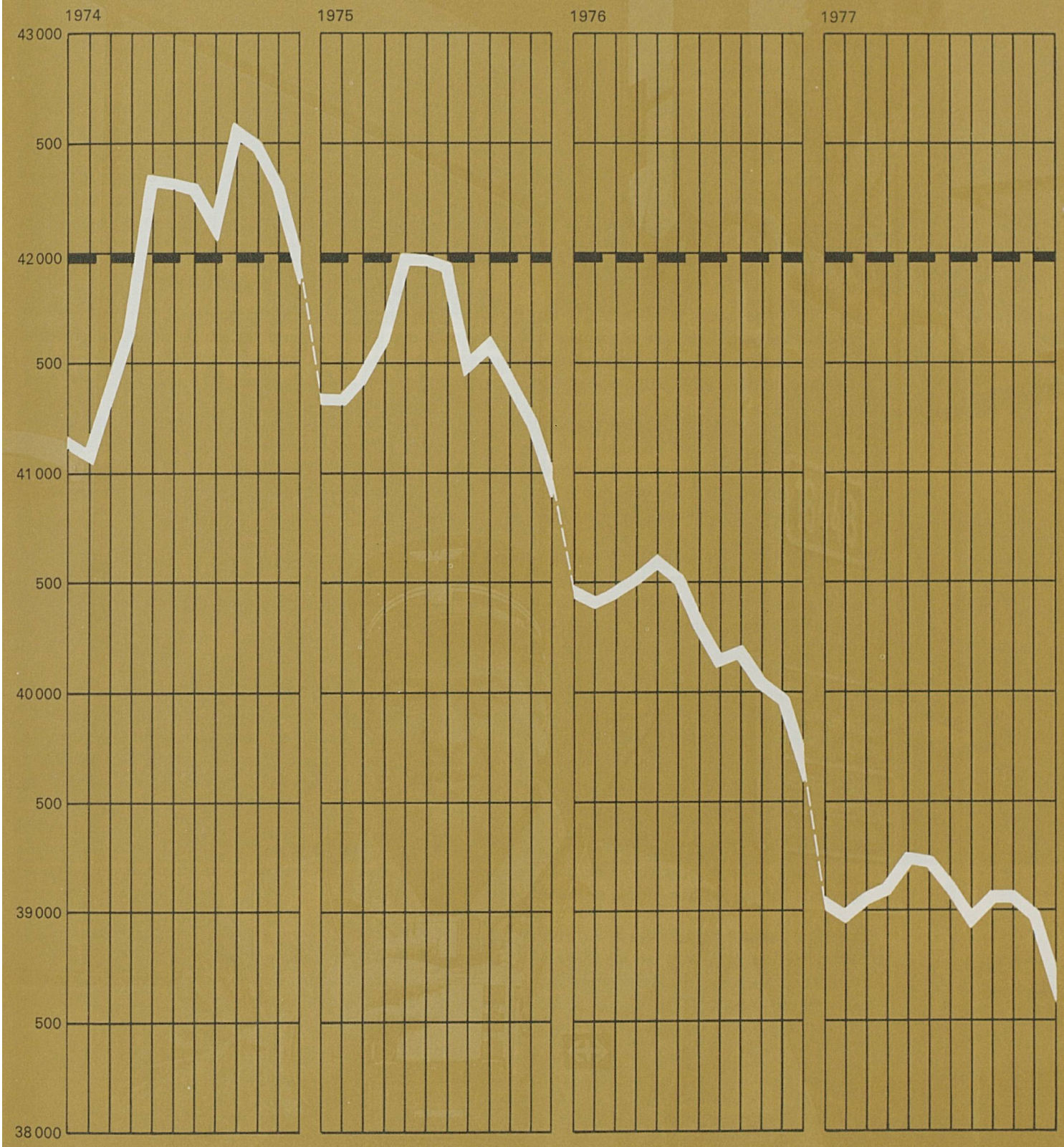
Le nombre des collaborateurs des Chemins de fer fédéraux, qui n'avait jamais été aussi élevé qu'en 1964, année où le trafic extraordinaire de l'Exposition nationale l'avait fait passer à 43 417, a ensuite diminué progressivement, au point de retomber à 41 970 dix ans plus tard. En raisons des mesures adoptées par le Parlement en octobre 1974 pour améliorer les finances de la Confédération, ce dernier chiffre s'est imposé comme maximum pour les années 1975, 1976 et 1977, mais les effectifs réels furent notablement moindres. Le diagramme ci-contre en témoigne.

Dès 1975, le recul du trafic et le souci de réduire les dépenses ont en effet amené la direction générale à accélérer la compression des effectifs. Les dispositions prises à cette fin, savoir l'organisation du recrutement en fonction des possibilités d'occupation, l'appréciation plus stricte de l'opportunité de créer de nouveaux postes et de combler les vides, les mutations d'un service à l'autre, etc., furent reconduites en 1976 et 1977. Bien que le recours aux licenciements soit en principe exclu, ce régime a provoqué une baisse sensible de la moyenne, qui est descendue de 41 970 agents en 1974 à 41 522 en 1975, 40 272 en 1976 et 39 033 en 1977. Par rapport au chiffre record de 1964, la différence est de 4384 unités ou 10,1 pour cent. En décembre 1977, les CFF occupaient 38 673 personnes, soit 1008 de moins qu'un an plus tôt. Si l'offre de prestations devait être maintenue au niveau actuel, ce serait là un minimum.

La moyenne annuelle des effectifs a été la suivante:

Champ d'activité	1977	%	1976	%
Direction et administration: personnel de la direction générale et des directions d'arrondissement	3 911	10,0	3 968	9,8
Gares: chefs de gare, fonctionnaires et employés d'exploitation, employés aux manœuvres, etc.	17 539	44,9	18 386	45,7
Traction: mécaniciens de locomotive, ouvriers professionnels de dépôt, visiteurs, etc.	4 868	12,5	4 984	12,4
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	2 952	7,6	3 007	7,5
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	836	2,1	831	2,1
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	3 718	9,5	3 920	9,7
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et spécialistes des ateliers principaux et des dépôts	3 512	9,0	3 590	8,9
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	219	0,6	212	0,5
Autres secteurs, y compris la navigation sur le lac de Constance	1 478	3,8	1 374	3,4
Total	39 033	100,0	40 272	100,0

Courbe de l'effectif du personnel



Maximum fixé par le Parlement (41 970 agents)

A la faveur d'une campagne spéciale, plus de 68 000 jours de congé non payé purent être accordés entre avril 1976 et septembre 1977, ce qui représente une économie de 7,32 millions de francs sur les salaires et autres prestations. La diminution de l'effectif intervenue depuis lors n'a pas permis de maintenir ces facilités au delà du 31 décembre 1977. En revanche, des congés non payés sont toujours accordés en vertu du règlement, dans la mesure compatible avec les besoins du service.

Le système des propositions d'amélioration propre aux CFF a eu cinquante ans le 1er mai. Cet anniversaire est marqué, jusqu'au 30 avril 1978, par le doublement des récompenses attribuées pour les idées réalisées et par le tirage au sort de prix en espèces pour les suggestions présentées. Durant l'exercice, la commission des primes a jugé 185 propositions. A peu près un quart d'entre elles furent mises en pratique et récompensées. Le total des primes s'est monté à 28 000 francs. Le président de la direction générale a pu remettre à neuf collaborateurs des montants de mille francs et plus, accompagnés d'un diplôme d'honneur.

Instruction

En 1977, des cours de chefs ont eu lieu pour la dernière fois d'après les anciennes normes. La formation des cadres suit désormais une ligne nouvelle, ainsi qu'en a décidé la direction générale. L'importance de l'enseignement dispensé jusqu'ici ressort surtout du fait que 4500 participants ont été instruits dans 209 cours, dont 149 donnés en allemand, 46 en français et 14 en italien.

A l'automne, un premier séminaire de base s'est tenu à l'échelon supérieur d'après la nouvelle conception de la formation des cadres. Il avait pour objectifs de placer les participants face à la complexité de l'entreprise et à ses imbrications avec le monde extérieur, d'approfondir leur science du commandement et d'élaborer avec eux des techniques fondamentales de direction. La nouvelle méthode de formation des cadres moyens sera mise en pratique à l'automne 1978.

Dans les différents secteurs de l'entreprise, la formation et le perfectionnement professionnels ont été fonction de la planification à moyen et à long terme. La préparation des instructeurs à temps partiel s'est aussi poursuivie. D'autres processus pédagogiques tenant compte des exigences nouvelles sont en cours d'élaboration dans plusieurs domaines d'activité.

Prévoyance sociale

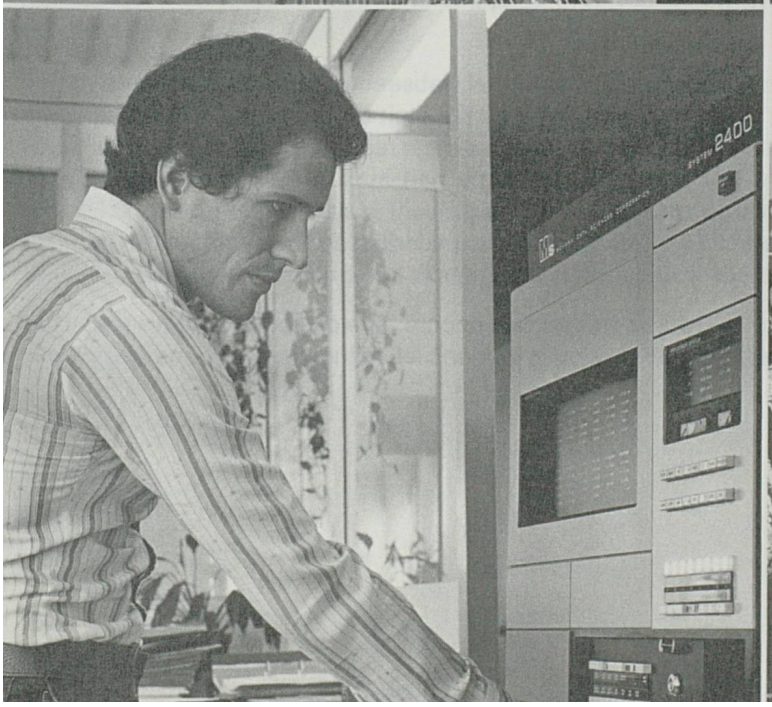
Après avoir consulté les associations du personnel, le département fédéral des finances et des douanes a promulgué de nouvelles instructions touchant la construction de logements par des coopératives d'agents de la Confédération. Afin de coordonner le financement de telles opérations sur le plan fédéral, la direction générale a édicté des prescriptions semblables à l'intention du personnel des CFF. Au cours de l'exercice, des crédits furent accordés surtout pour des travaux de rénovation décidés par les coopératives immobilières de cheminots.

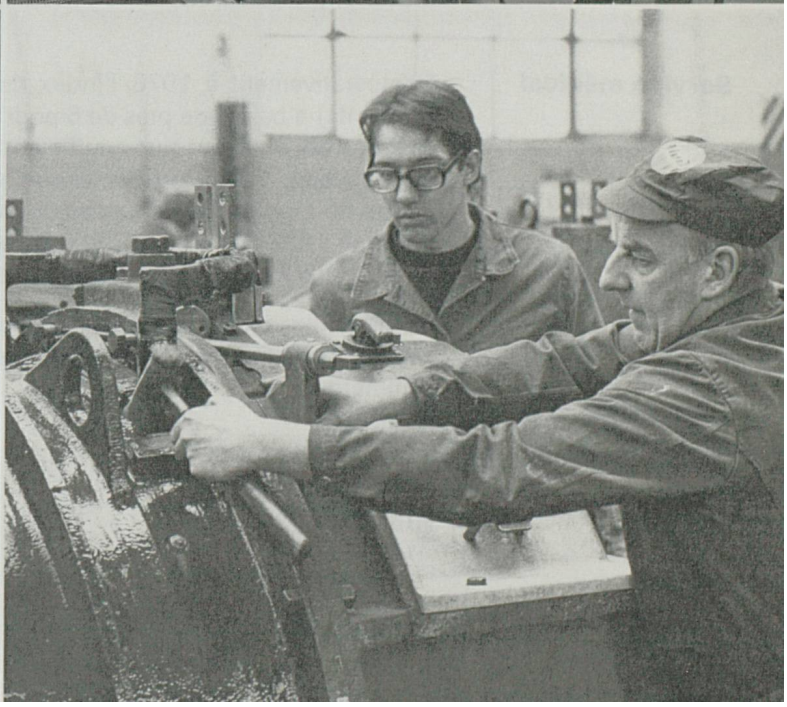
Commencée en 1974, la modernisation systématique des restaurants du personnel s'est poursuivie en vue d'une gestion plus économique. Celui de Biasca, dont l'existence ne se justifiait plus depuis quelque temps par des motifs de service, a été supprimé.

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. Le service social s'efforce de déceler à temps les causes de dérèglement et de les éliminer. La caisse et le fonds de secours ainsi que le service des prêts sont à la disposition des agents que le coût d'une maladie ou d'autres circonstances font tomber dans la gêne.

Quelques représentants des 39 033 agents dont l'activité a permis aux Chemins de fer fédéraux de transporter en 1977 plus de 205 millions de voyageurs et 38,9 millions de tonnes de marchandises.

EIN ANNAHME





Les organisations de loisirs du personnel déploient une intense activité culturelle et sportive. Elles ont encore été encouragées par la direction générale, qui les apprécie en tant qu'éléments de cohésion. Les seize logements de vacances acquis à Unterbaech (Valais) pour le compte de la fondation Julie-Schaefer jouissent d'une faveur accrue auprès des agents, qui peuvent les louer pour eux-mêmes et leurs proches.

Assurances

Le IXe supplément des statuts de la caisse de pensions et de secours est entré en vigueur le 1er janvier 1977. Les dispositions régissant l'indemnité de sortie lors de la résiliation des rapports de service ont été mises en harmonie avec celles du code des obligations qui ont trait au libre passage. De plus, le gain assuré a été adapté tant à la nouvelle échelle des traitements contenue dans la loi sur le statut des fonctionnaires modifiée à la même date qu'aux rentes AVS/AI relevées d'environ 5 pour cent. Par ailleurs, une partie de l'allocation de renchérissement a été intégrée dans les pensions en cours. A la suite de ces modifications, la réserve mathématique a augmenté de 489,4 millions de francs: 275 millions (incorporation partielle de la compensation du renchérissement dans les rentes) sont amortis par les Chemins de fer fédéraux, tandis que 212,6 millions sont venus s'ajouter au déficit technique.

En fin d'exercice, la caisse comptait 33 763 assurés (1976: 33 827) et 2596 déposants (2869). La somme des gains assurés s'élevait à 778,3 millions de francs (701,1). Les bénéficiaires de rentes, qui étaient au nombre de 20 130 (20 147) à la même époque, ont touché dans l'année au total 198,6 millions de francs (167,8).

Au 31 décembre 1977, 41 859 hommes (42 146), 16 003 femmes (15 831) et 10 303 enfants (10 383) étaient affiliés à la caisse maladie de l'entreprise. Les recettes se sont élevées à 60,9 millions de francs (52,2) et les dépenses à 49,6 millions (48,0). Les coûts ne s'étant pas accrus démesurément, les cotisations, relevées au milieu de l'année 1976 pour couvrir les frais, ont été suffisantes, au point de procurer un excédent de recettes de 11,3 millions de francs (4,2). Les rapports annuels des différentes assurances du personnel fournissent de plus amples renseignements.

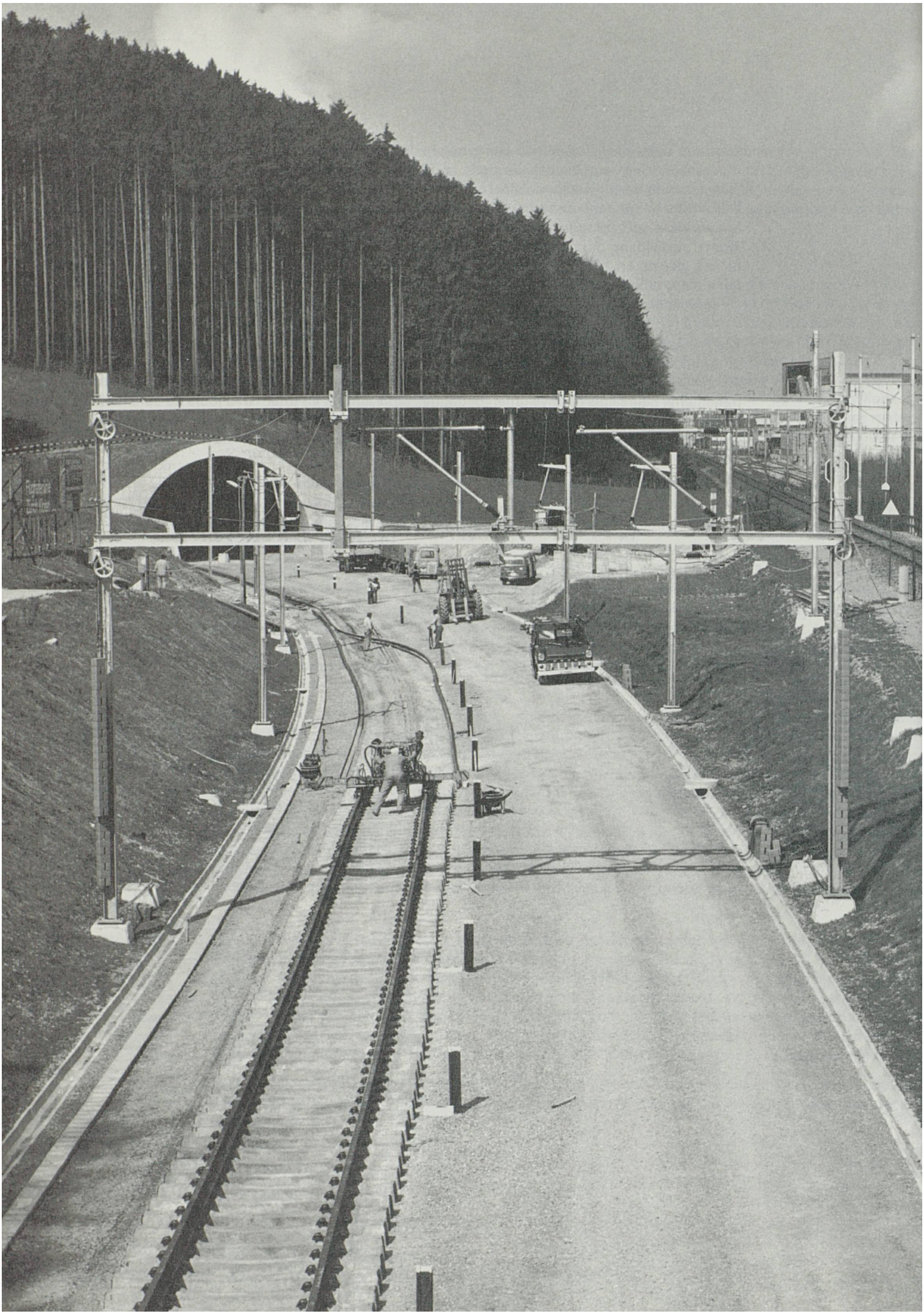
Prévention des accidents

La dernière main a été mise au nouveau règlement concernant l'organisation de la prévention des accidents et des maladies professionnelles (R 145.1), qui s'adresse surtout aux services techniques et à ceux de l'exploitation. Il est entré en vigueur le 1er octobre. Cette révision s'imposait principalement parce que, d'une part, l'article 24 de l'ordonnance d'exécution de la nouvelle loi sur la durée du travail soumet formellement les Chemins de fer fédéraux aux prescriptions générales de la Confédération relatives à la prévention des accidents et des maladies professionnelles, et, d'autre part, notre entreprise a été chargée de surveiller dans son secteur l'exécution de la loi fédérale sur le commerce des toxiques (loi sur les toxiques). Le nouveau règlement reflète l'expérience acquise en matière de prévention des accidents au cours de nombreuses années; il permet d'organiser la prévention des maladies professionnelles et de répartir les tâches liées à l'application de la loi sur les toxiques.

Service médical

Comparativement à 1976, l'index de morbidité du personnel (absences dues à la maladie et aux accidents) a baissé de près de 6 pour cent ou un jour par agent. Il était donc, en 1977, de 15,56 jours civils, ce qui équivaut à un coefficient d'indisponibilité (absences par rapport au temps réglementaire) de 4,26 pour cent. Cette amélioration est due pour une large part au fait qu'aucune épidémie de grippe ne s'est déclarée. Les cas isolés de cette affection ne grèvent la statistique que de 0,59 jour (1,25 en 1976; 0,80 en 1975; 0,73 en 1974). L'extension des maladies de l'appareil locomoteur est en revanche manifeste (+ 0,22 jour). Les cas de tumeurs malignes et bénignes se sont aussi multipliés.

La tuberculose n'est pas tout à fait jugulée: dix agents durent encore faire des cures. Toutes les autres catégories de maladie ont été responsables de l'absentéisme dans les mêmes proportions que précédemment.

Les taux d'absence déterminés par groupes linguistiques font de nouveau apparaître de notables différences. Une enquête menée dans neuf grandes firmes suisses des secteurs de la chimie, de l'électricité et de la métallurgie ainsi que dans deux entreprises de services a montré qu'au regard des CFF, la durée des absences était légèrement plus courte dans quatre d'entre elles et notablement plus longue dans les sept autres. Il est donc permis de conclure que la morbidité du personnel du réseau fédéral reste dans des limites raisonnables. L'assouplissement des normes en matière d'absences brèves, décidé en 1976, n'a pas déçu. L'augmentation du nombre de ces absences de plus de trois jours a été amplement compensée par la raréfaction des attestations médicales pour des durées de six à dix jours.

Les mesures de médecine collective de la division médicale furent appliquées conformément au programme. Du fait du blocage des effectifs, il n'y eut que 1205 examens d'aptitude au service du chemin de fer. La clinique antirhumatismale de Zurzach a hébergé 83 agents des CFF, qui subirent des traitements balnéaires et physiothérapeutiques représentant au total 1873 jours de cure. Les résultats peuvent être taxés de bons. La collaboration avec les médecins attitrés et hospitaliers de même qu'avec les médecins de famille est demeurée excellente au cours de l'année passée en revue.