

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1978)

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: 30.06.2025

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



I. Conseil d'administration et direction

Conseil d'administration

Pendant l'exercice, l'organe suprême de gestion s'est réuni six fois, sous la présidence de Monsieur C. Grosjean. Ses sujets de préoccupation furent notamment l'évolution du trafic, les activités commerciales, l'effectif du personnel, les possibilités de rationalisation ou encore la planification des investissements ainsi que les projets de renouvellement et de modernisation d'équipements ferroviaires ou du matériel roulant. En raison de la situation des CFF et de la marche des affaires en général, les problèmes d'ordre économique et financier ont tenu une grande place. Le conseil a examiné avec un soin particulier le rapport de la commission de la conception globale suisse des transports (CGST), dont il approuve les propositions relatives au régime à instituer.

Au fil des contacts établis au plus haut niveau, une nouvelle entrevue a eu lieu le 30 juin entre une délégation du Conseil fédéral et les porte-parole du conseil d'administration, en présence des directeurs généraux. Parmi les thèmes abordés figuraient le rôle dévolu aux CFF et la politique à moyen terme en matière de personnel, de tarifs et d'investissements.

Lors de sa réunion du 6 septembre, à Olten, le conseil a reçu sur place des précisions à propos des progrès de la modernisation de cet important nœud ferroviaire. Le 31 octobre et le 1^{er} novembre, une réunion avec le conseil d'administration des Chemins de fer italiens de l'Etat, à Rome, a permis de traiter des questions touchant le trafic international, les gares frontières et le développement des lignes italo-suisse. Ces entretiens furent suivis de la visite de la nouvelle artère à grande vitesse Rome-Florence (Direttissima), qui mesurera 236 kilomètres et dont la moitié est déjà en service.

Un changement est intervenu parmi les administrateurs: après avoir appartenu au conseil et coopéré à la solution des problèmes du réseau pendant seize ans, Monsieur J.-P. Pradervand, vice-président, qui avait atteint la limite d'âge, s'est retiré à la fin de l'exercice. Il vouait un intérêt particulier à la politique des transports et estimait que l'avenir des Chemins de fer fédéraux passe par leur modernisation. Un témoignage de remerciement et de gratitude lui a été adressé par le président. Le Conseil fédéral a désigné son successeur en la personne de Monsieur J.-P. Delamuraz, licencié ès sciences politiques, conseiller national et syndic de Lausanne.

Direction

La direction générale n'a cessé de surveiller attentivement l'évolution du rendement des trafics voyageurs et marchandises et des divers secteurs tels que celui des exploitations affermées, tout comme le cours des dépenses de personnel, de matériel et autres. Elle a pris maintes dispositions de nature à accroître les produits et à réduire les charges. Elle s'est en outre beaucoup occupée de la stratégie et de la planification des investissements, ce qui l'a amenée à présenter au conseil d'administration un rapport sur la politique à suivre à moyen terme.

Une place exceptionnelle a été faite au remodelage de l'offre et de la vente ainsi qu'aux travaux découlant de la publication du rapport final de la CGST, daté du 21 décembre 1977. La mise en œuvre de la deuxième option du rapport 1977 fut en outre poursuivie activement (voir p. 12).

La direction, formée des trois directeurs généraux et des trois directeurs d'arrondissement, a enregistré le départ, pour raison d'âge, de Monsieur M. Strauss, docteur en droit, qui présidait aux destinées du III^e arrondissement, à Zurich. Entré au service des CFF en 1941, Monsieur Strauss en a été le

secrétaire général à partir de 1951, puis il dirigea le III^e arrondissement du début de 1965 à fin avril 1978. Le Conseil fédéral a confié sa succession à Monsieur H.-R. Wachter, ingénieur diplômé, jusqu'alors chef du service des travaux du même arrondissement. Des divisions de la direction générale ont changé de titulaire. Messieurs M. Portmann, ingénieur diplômé, E. Moor, docteur en droit, et A. Borer, ingénieur diplômé, respectivement directeurs de l'état-major d'entreprise et des divisions du personnel et de l'exploitation, ont quitté leurs fonctions après avoir atteint la limite d'âge. Par décision du conseil d'administration, Monsieur P. Schaaf, ingénieur diplômé, chef de la division des usines électriques, a pris la tête de l'état-major d'entreprise, tandis que la responsabilité des divisions du personnel et de l'exploitation était confiée aux suppléants des démissionnaires, savoir Messieurs K. Hartmann, docteur ès sciences économiques, dans le premier cas, et M. Rietmann, dans le second. Quant à la division des usines électriques, elle est désormais gérée par Monsieur J. Stöcklin, ingénieur diplômé, qui était chef de section à la direction du II^e arrondissement, à Lucerne. Le président du conseil d'administration a célébré les mérites des quatre directeurs partants en les remerciant des importants services rendus à l'entreprise pendant les longues années passées à des postes de grandes responsabilités.

A la direction du I^{er} arrondissement, à Lausanne, Monsieur R. Delisle, ingénieur diplômé, chef de la division des travaux et suppléant du directeur, ayant fait valoir ses droits à la retraite, son second, Monsieur P. Cavaleri, ingénieur diplômé, a été appelé à lui succéder. Toujours pour raison d'âge, Monsieur R. Zwinggi, ingénieur diplômé, chef de la division de la traction de Lucerne s'est également retiré. Sa charge est maintenant assumée par son ancien suppléant, Monsieur P. Eggspühler, ingénieur diplômé. Monsieur Desponds, président de la direction générale, s'exprimant au nom de celle-ci, a remercié les deux grands serviteurs du réseau de la manière méritoire dont ils ont exercé leurs fonctions dirigeantes. Pour combler le vide laissé à la division des travaux du III^e arrondissement par la promotion de Monsieur Wachter, la direction générale a fait appel à Monsieur M. Glättli, ingénieur diplômé, qui était chef de la section génie civil.

II. Planification et études

Nombre de travaux de planification et d'études sont en cours. Les quelques exemples figurant ci-après illustreront brièvement ces activités, qui visent toutes à des accroissements de rentabilité et à la prise en compte du progrès technologique.

Rapport 1977

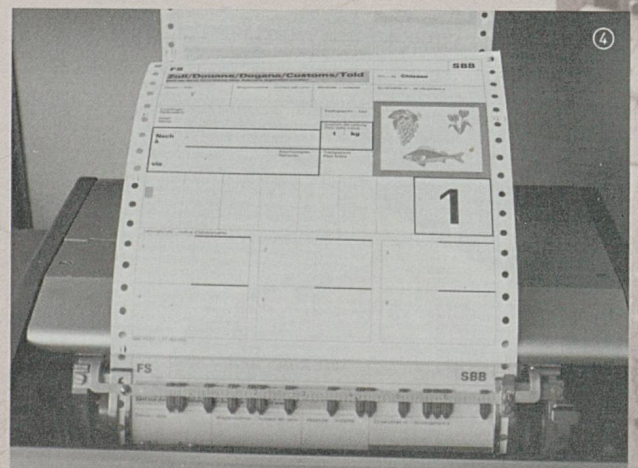
Ce document, qui a déjà fait l'objet d'une analyse circonstanciée dans le dernier rapport annuel, avance, pour la modulation de l'offre de transport des CFF, cinq possibilités, non sans en préciser les répercussions sur l'économie de l'entreprise et du pays. A partir du statu quo, un élagage successif des structures débouche sur la cinquième solution, qui consiste à ne retenir que les trafics par trains directs et par wagons complets. Le Conseil fédéral s'est rallié à la proposition des CFF de promouvoir l'application de la deuxième formule, intitulée «Assainissement de l'offre». Il s'agit en l'occurrence de poursuivre résolument la transformation de stations en haltes, c'est-à-dire en établissements sans personnel, de mettre en œuvre une nouvelle conception du trafic de détail et d'élaborer les éléments de décision en vue de l'optimisation de l'exploitation des lignes régionales peu fréquentées.

Au cours de l'exercice, un groupe de projet occupé à plein temps s'est livré à un examen approfondi des problèmes de gestion posés par les lignes régionales désignées dans la seconde «variante finale»

Triage de Muttens II : commande centralisée de l'installation de sécurité

A l'aide d'un équipement des plus modernes, les deux agents du poste Est veillent au déroulement rapide et précis des opérations de débranchement. En face et à côté d'eux sont disposés les pupitres d'enclenchement, les écrans cathodiques du système d'affichage des numéros de train – dans la dépendance d'un ordinateur – ainsi que les dispositifs de télécommande. Le tableau panoramique, au fond à gauche, représente le schéma des voies, tandis que la fenêtre donne directement sur les installations extérieures.





de la conception globale suisse des transports (CGST) et il a consigné ses observations dans des rapports établis pour chaque ligne séparément, en désignant cas par cas le mode d'exploitation le plus avantageux pour l'entreprise. Des propositions concrètes seront adressées au Conseil fédéral encore dans la première moitié de 1979. Quelques stations ont déjà été converties en haltes ces dernières années, mais il n'a malheureusement pas été possible d'accélérer ce mouvement. Avec la législation actuelle, les opérations de ce genre suscitent presque inévitablement de laborieuses procédures de recours. Pour ce qui est du trafic de détail, le système que le rapport 77 faisait dériver du service des messageries n'a pas pu voir le jour, de nouvelles études de marché ayant montré que la limitation du poids et du volume des envois qui en découlerait obligatoirement désavantagerait par trop la clientèle. De ce fait, les deux modes d'acheminement seront maintenus jusqu'à nouvel ordre, ce qui permettra de conserver une offre de base sans restriction de volume ou de poids. La rationalisation ne pourra cependant progresser sans un redéploiement des deux secteurs conforme aux impératifs du marché.

Nouvelles transversales ferroviaires (NTF)

Pour les CFF, l'une des conclusions essentielles du rapport sur la conception globale des transports publié en avril 1978 est que seule la création de grandes transversales ferroviaires conjuguée avec un horaire attractif est de nature à ralentir la croissance du trafic routier et du réseau à grand débit qui lui est affecté dans la zone congestionnée du Plateau. Selon la CGST, les nouvelles lignes de Berne–Zurich–Saint-Gall et Bâle–Olten devraient être prêtes en l'an 2000. C'est pourquoi les projets doivent être mis à l'étude sans délai, en même temps qu'une sérieuse analyse de l'aspect économique de la question. Ces travaux ont déjà commencé pour certaines sections.

Desserte ferroviaire des aéroports de Zurich et de Genève

La construction de la ligne de l'aéroport de Zurich progresse si bien que celui-ci sera relié au réseau ferré suisse dès le 1^{er} juin 1980 (voir p. 30). Pour ce qui est du raccordement de l'aéroport de Genève, les études générales se poursuivent, surtout du point de vue de la rentabilité. Le projet de 1976, qui prévoit entre Cornavin et Cointrin une double voie indépendante de la grande artère Genève–Lyon, Genève–Paris et une gare terminus souterraine à quatre voies, apparaît toujours comme le meilleur. Les plans seront bientôt prêts et des propositions pourront parvenir aux autorités politiques encore avant l'été 1979.

Traitement électronique de l'information

Les CFF utilisent depuis longtemps des installations automatiques pour saisir et traiter les données relatives à la marche de l'entreprise ainsi que les informations qui en découlent. Ces travaux étaient exécutés à l'origine à l'aide de fiches perforées, mais, depuis la fin des années cinquante, ils sont l'affaire de l'ordinateur. La première installation fonctionnait selon le principe du tube à vide, avec des tambours magnétiques. Après diverses étapes de modernisation, elle fut remplacée en 1968 par un équipement de la troisième génération, c'est-à-dire un grand système comprenant deux ordinateurs couplés. L'ensemble gère les mesures opérationnelles, les décomptes et les contrôles aussi bien pour les CFF que pour les usagers.

Coopération étroite entre le service de l'exploitation, l'ordinateur local et le centre d'informatique de Berne

Grande illustration :

Fig. 1–4

Fig. 1

Fig. 2

Fig. 3

Fig. 4

le nouveau centre de traitement électronique de l'information C 4, à Berne

Système d'information du triage de Chiasso (ISCHIA)

Sur le chantier de triage de Chiasso, les données essentielles concernant les wagons sont saisies manuellement, puis transmises à l'ordinateur local ISCHIA

Introduction des données dans l'ordinateur local

Un dialogue avec l'ordinateur local permet de traiter les données et de prendre les dispositions appropriées

Confection automatique des étiquettes de wagon

Le projet ISCHIA (système d'information pour la gestion de la gare de triage de Chiasso), réalisé en 1978, est venu compléter l'éventail des opérations à distance. Il s'agit d'un procédé électronique permettant la gestion centralisée de l'ensemble du service des wagons dans les voies du triage. Son but essentiel est d'informer, contrairement aux dispositifs de commande destinés à l'automatisation des manœuvres. Le système fournit des pièces telles que les listes des trains arrivants et partants, celles des voies, des relevés de formation, les fiches de tri et les renseignements nécessaires à la gestion du matériel roulant. Ces indications servent aux gares CFF et à celles des Chemins de fer italiens de l'Etat (FS) de même qu'aux deux administrations douanières et à la clientèle. ISCHIA ne fait pas que contribuer à la préparation des travaux effectués sur place; il transmet encore des données aux installations électroniques des CFF et des FS, en vue de la canalisation du trafic marchandises par les unités centrales. Il adresse enfin les avis d'expédition et les documents d'archives au centre électronique de Berne.

Les équipements de la troisième génération composant l'unité centrale des CFF, à Berne, doivent être renouvelés. Leur ancienneté, qui aggrave les risques de dérangements techniques, la nécessité de disposer d'une plus grande capacité et l'impossibilité de tirer parti des nouvelles ressources en matière de programmation commandent la mise en place d'ordinateurs de la quatrième génération (C 4), qui se distinguent par un haut degré de productivité et de fiabilité. Les deux unités centrales couplées, de fabrication différente, ont un potentiel suffisant pour faire face aux exigences de ces prochaines années. L'installation C4 permettra d'améliorer la qualité des applications de plus en plus complexes: amples systèmes d'information avec banques de données, en vue de la planification des tâches de l'entreprise, liaisons avec d'autres ordinateurs en Suisse et à l'étranger.

Express régional de Zurich

Au début de 1979, soit environ six ans après que le crédit requis pour la création d'un réseau combiné de chemin de fer métropolitain et d'express régional dans l'agglomération zurichoise eut été refusé par le corps électoral, une chance de réalisation se dessine de nouveau pour le second de ces systèmes. Tant le plan cantonal d'aménagement du territoire que la formule dite «variante finale 2» proposée par la commission de la conception globale suisse des transports reprennent la version Est du tracé initialement prévue, qui implique le franchissement du Zurichberg par un tunnel entre Stadelhofen et Stettbach. La délégation des autorités zurichoises chargée de l'étude du trafic régional souhaite en outre que cette traversée soit intégrée dès l'origine dans un ensemble de lignes nouvelles. C'est la seule solution qui permette d'exploiter à la cadence de trente minutes, ou d'une manière plus intensive aux heures de pointe, les services d'express régional qui convergeront vers la future station souterraine de la Museumstrasse ou l'actuelle gare centrale. Le coût total des constructions nécessaires à ce stade est estimé à 570 millions de francs. Présentement, les CFF examinent dans quelle mesure ils ont intérêt à participer financièrement à cette opération. D'autres investigations ont trait au succès commercial de l'entreprise.

Nouvelle conception du trafic voyageurs (NCTV)

Les vastes études dictées par le remaniement complet de l'horaire des trains de voyageurs ont pris fin à l'automne 1978. Le 4 décembre dernier, le conseil d'administration a été renseigné de manière circonstanciée sur la réorganisation du trafic ainsi envisagée. Les circulations, largement systématisées, seront assurées par un nombre accru de trains directs et régionaux. Les correspondances seront harmonisées entre ces deux catégories de convois et se répéteront à une cadence régulière. Les trains

Projet de nouvelle desserte voyageurs : l'horaire cadencé de 1982

L'horaire des trains de voyageurs en préparation pour fin mai 1982 se distingue par une large systématisation des circulations (service horaire) et par une augmentation du nombre des convois. Le schéma ci-contre montre, à titre d'exemple, ce qui se passera à peu près entre Zurich et Berne:

- trains intervalles Zurich-Berne sans arrêt intermédiaire (barres foncées), départ de Zurich aux 50', arrivée à Berne aux 5';
- trains directs desservant les grandes localités (barres claires), départ de Zurich aux 19', arrivée à Berne aux 57';
- en outre, trains régionaux avec arrêt dans toutes les localités (non représentés).

Extrait du projet de la nouvelle desserte voyageurs
sur la ligne Zurich–Berne

Extrait du projet de la nouvelle desserte voyageurs
sur la ligne Zurich–Berne



intervilles établiront toutes les heures des relations rapides entre les grands centres et les directs desserviront en outre les villes de moyenne importance (voir horaire graphique au verso). Les trains régionaux parcourront pratiquement d'heure en heure toutes les lignes du réseau.

(Dans sa séance du 22 février 1979, le conseil d'administration a approuvé la décision de la direction générale visant à introduire le nouveau mode de desserte dès le changement d'horaire de 1982. Le projet est présentement mis au point en étroite collaboration avec les cantons et les intéressés au trafic, surtout à propos des trains régionaux.)

Marketing

En vue d'améliorer systématiquement leur offre et leur position sur le marché, les CFF ont beaucoup développé leurs activités commerciales durant ces dernières années. L'étude de nouveaux débouchés leur a permis d'étendre leurs investigations à des segments de marché déterminés, de multiplier leurs enquêtes parmi le public et d'opérer des contrôles d'efficacité. Elle a été très utile lors de la préparation des diverses campagnes spéciales concernant les transports de voyageurs telles que les «Facilités de voyage pour petits groupes» et pour dépouiller les résultats. Les interventions des services extérieurs en matière de démarchage et de vente furent intensifiées avec succès, grâce à une meilleure formation des agents et aux mesures prises par les divisions intéressées pour appuyer leurs efforts. Afin de renforcer la présence commerciale du chemin de fer, les services de vente des arrondissements ont été dotés d'un personnel plus nombreux et placés dans la dépendance immédiate des directeurs d'arrondissement.

Les travaux visant à compléter les instruments utilisés jusqu'ici en matière de marketing et à les intégrer dans un système de prospection coordonné ont débuté au cours de l'exercice. L'ensemble des prestations fournies à ce titre devraient être dès lors mieux orientées vers les besoins et les possibilités des usagers et vers les objectifs assignés. Ces travaux, en rapport étroit avec la révision de la planification globale à long terme et la réorganisation de la comptabilité, sont entrepris avec le concours d'un expert de l'extérieur. Les mesures les plus urgentes sont déjà en voie d'application.

Nouvelle conception de la vente voyageurs (NCVV)

Afin de suivre de plus près l'évolution du marché et en vue de l'acquisition d'une nouvelle génération d'équipements (machines à imprimer les billets au guichet et distributeurs automatiques), il a fallu repenser complètement la structure actuelle des tarifs et l'organisation des ventes. Ces études furent menées en étroite collaboration avec les autres entreprises de transports publics et l'autorité de surveillance. Il s'agissait en l'occurrence

- d'élaborer un système tarifaire qui, tout en étant pratique pour l'utilisateur, garantisse un rapport optimal entre les produits et les coûts
- de simplifier et d'améliorer le service de la clientèle du rail dans le secteur voyageurs
- de définir les caractéristiques que devront posséder les futurs équipements techniques (machines à imprimer les billets au guichet, distributeurs automatiques, composteurs, pupitres de réservation de places).

Grâce à deux systèmes tarifaires distincts – trafic général et trafic d'agglomération – grâce aussi à l'intégration d'éléments nouveaux dans les tarifs, la formation des prix devrait mieux répondre aux conditions du marché. De plus, l'emploi d'appareils modernes, une plus grande efficacité dans l'organisation des ventes et le recours à des méthodes de contrôle différenciées pour les titres de circulation contribueront notamment à l'effort de rationalisation dans ce secteur. Lorsque les nouveaux principes auront été approuvés sous forme d'une déclaration d'intention, ils seront appliqués par étapes.

Nouvelles voitures

Lors du renouvellement du parc des voitures, les vœux d'une clientèle toujours plus exigeante sont pris en considération. En vue de connaître encore mieux les préférences du public, les CFF ont procédé à des enquêtes parmi les voyageurs dans de nombreux trains composés d'un matériel varié, d'origine suisse et étrangère. Ils se sont intéressés en particulier à l'appréciation des éléments de confort tels

que la stabilité de marche, la climatisation, la disposition et la forme des sièges, l'éclairage, l'embarquement, les portes d'intercommunication, les niches à bagages. Les enseignements tirés de cette campagne ont déjà été mis à profit lors de la commande de voitures de 2^e classe à grands compartiments destinées aux services internationaux (sièges placés dans le même sens les uns derrière les autres, etc.). Il en sera tenu compte aussi dans les voitures unifiées du type IV (1^{re} et 2^e classe), climatisées, pour le trafic intérieur. Ces véhicules, à grands compartiments comme leurs prédécesseurs, sont à l'étude. Sur les 60 places de la voiture de 1^{re} classe, 42 seront réservées aux non fumeurs et 18 aux fumeurs. Quant aux 86 places des secondes classes, elles seront réparties entre ces deux catégories de voyageurs à raison de 55 et 31. Les sièges, de modèle normalisé, seront réglables en première. Conçu pour circuler à 160 km/h au maximum, ce matériel pourra être adapté ultérieurement à la vitesse de 200 km/h. L'introduction de l'attelage automatique à l'échelle européenne ayant été ajournée pour longtemps, les voitures unifiées du type IV, contrairement à celles du type III, dites «Swiss Express», posséderont l'accouplement classique à vis et seront de ce fait utilisables avec moins de restrictions que ces dernières. Une série initiale d'environ quarante unités de 1^{re} classe pourra vraisemblablement être mise en circulation dès 1981. Une commande ultérieure comprendra aussi des voitures de 2^e classe.

III. Collaboration internationale

Fondée en 1922, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui groupe actuellement près de cinquante réseaux avec le statut de membres ordinaires et vingt réseaux non européens, est la cheville ouvrière de la collaboration. Elle se propose d'assurer «l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international». Avec les autres associations ferroviaires, elle coordonne les activités dans tous les domaines. Ses objectifs et son programme de travail comprennent notamment l'amélioration de l'offre dans les trafics voyageurs et marchandises, l'harmonisation des tarifs, l'unification du matériel roulant ainsi que le perfectionnement des installations fixes par la mise à profit de l'évolution technologique. Les organes dirigeants de l'UIC sont l'assemblée générale et le comité de gérance, qui est composé de dix-huit directeurs généraux des réseaux membres. Dix commissions sont actuellement chargées d'études; elles s'intitulent respectivement Recherches prospectives, Commerciale, Finances, Mouvement, Matériel et traction, Installations fixes, Juridique, Personnel, Approvisionnement et Informatique. Alors que des progrès furent enregistrés dans ces secteurs au cours de l'exercice, aucune réalisation, aucune décision spectaculaire de portée internationale n'est à signaler. A l'échelon européen, les projets internationaux de grande envergure tels que celui du tunnel sous la Manche sont toujours en veilleuse. Sur le plan national cependant, quelques ouvrages dont l'importance dépasse les frontières sont heureusement en construction. Il s'agit de lignes nouvelles en Italie (Rome-Florence), en France (Paris-Lyon) et en Allemagne (Hanovre-Wurtzbourg, Mannheim-Stuttgart).

Le groupe des neuf chemins de fer des Communautés européennes, aux réunions duquel les chemins de fer fédéraux suisses et autrichiens participent en tant qu'observateurs, s'est préoccupé ces derniers temps de grands problèmes tels que le financement des investissements nécessités par les principaux axes ferroviaires, la promotion du trafic combiné (ferroutage, transport par conteneurs) et les mesures à prendre en raison de la multiplication des lignes d'autobus privées qui assurent des liaisons internationales régulières.

Certains domaines sont traités par des organisations spécialisées. Ainsi, la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs (CEH), sous la présidence des CFF, a fixé les horaires internationaux pour la période allant de l'été 1979 au printemps 1981. La Conférence européenne des services directs (EWK), qui siégeait au même moment, a établi la composition des trains internationaux. La Communauté d'exploitation des wagons EUROP, qui veille à la gestion économique du matériel à marchandises commun, a de nouveau porté son attention sur les règles d'utilisation de celui-ci

et sur l'évolution du parc. En 1980, les wagons couverts à deux essieux et à parois coulissantes ainsi que les wagons plats à bogies et à hausses latérales seront vraisemblablement inclus dans ce dernier. Fin 1978, la gérance de l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF) a passé des CFF à la SNCF.

IV. Personnel

Effectif et affaires générales

L'effectif du personnel des CFF, que le trafic exceptionnel de l'Exposition nationale avait fait atteindre, en 1964, le niveau sans précédent de 43 417 agents, a ensuite diminué progressivement, au point de retomber à 41 970 en 1974. Sur ce nombre se fonde le plafonnement imposé pour les années 1975 à 1979 dans le cadre des mesures adoptées par le Parlement en octobre 1974 aux fins d'améliorer les finances fédérales. Non seulement cette limite a été respectée, mais les totaux réels sont restés bien en deçà (voir le graphique ci-contre).

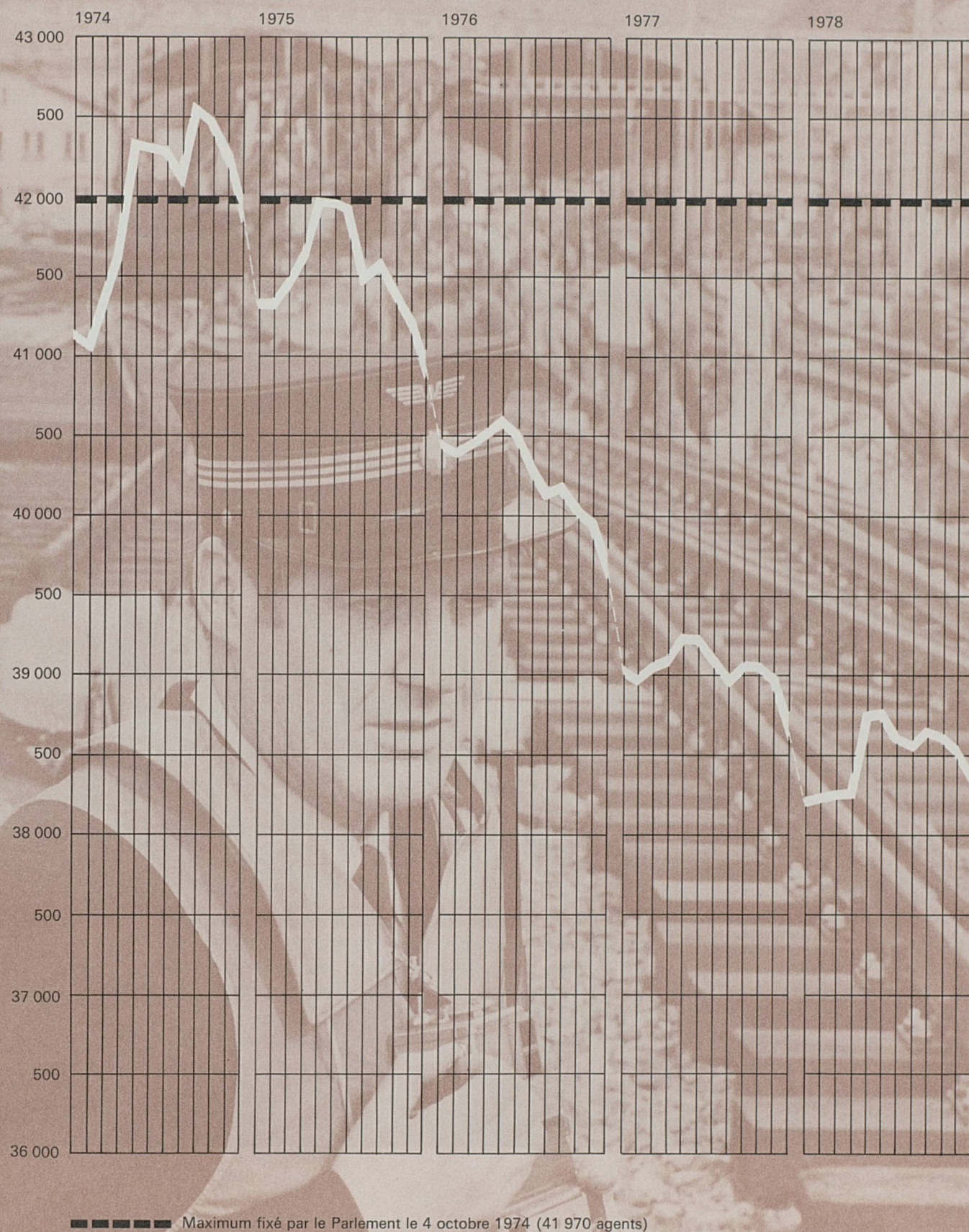
Les dispositions prises par la direction générale dans le secteur du personnel à la suite du recul du trafic furent maintenues en 1978. Elles ont provoqué un abaissement sensible de l'effectif moyen, qui, de 41 970 unités en 1974, est redescendu à 39 033 en 1977, puis à 38 484 en 1978. Ce dernier chiffre est donc inférieur de 549 unités ou 1,4 pour cent à celui de 1977, de 3486 unités ou 8,3 pour cent au plafond fixé en 1974 et de 4933 unités ou 11,4 pour cent par rapport au record de 1964. Relativement aux années précédentes, le repli s'est beaucoup atténué en 1978. Pour peu que l'offre de prestations se stabilise, il ne serait guère possible d'aller plus loin dans cette voie. De toute façon, malgré la situation régnant actuellement sur le marché de l'emploi, les candidats aux postes vacants se font plus rares, ce qui ne laisse pas d'être préoccupant, surtout en ce qui concerne le personnel ouvrier.

La moyenne annuelle des effectifs a été la suivante:

Champ d'activité	1977	%	1978	%
Direction et administration: personnel de la direction générale et des directions d'arrondissement*	3 911	10,0	3 853	10,0
Gares: chefs de gare, fonctionnaires et employés d'exploitation, employés aux manœuvres, etc.	17 539	44,9	17 238	44,8
Traction: mécaniciens de locomotive, ouvriers professionnels de dépôt, visiteurs, etc.	4 868	12,5	4 869	12,6
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	2 952	7,6	2 968	7,7
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	836	2,1	806	2,1
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	3 718	9,5	3 640	9,5
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et spécialistes des ateliers principaux et des dépôts	3 512	9,0	3 444	8,9
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	219	0,6	216	0,6
Autres secteurs, y compris la navigation sur le lac de Constance	1 478	3,8	1 450	3,8
Total	39 033	100,0	38 484	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).

Courbe de l'effectif du personnel





Le régime en vigueur depuis 1977 pour la compensation du renchérissement donne au Conseil fédéral la compétence d'adapter les traitements à l'évolution du coût de la vie au début et au milieu de chaque année. C'est ainsi qu'il a fait passer l'allocation sur les rétributions de base de 4 à 6 pour cent à compter du 1^{er} janvier 1978. Il n'a en revanche pas suivi les associations du personnel lorsqu'elles réclamaient des indemnités plus substantielles pour les voyages de service, les déplacements, le travail de nuit et les horaires irréguliers. Bien que l'indice suisse des prix à la consommation soit légèrement monté au cours du premier semestre, le gouvernement a renoncé à relever encore une fois l'allocation de renchérissement au 1^{er} juillet. Pour la période de 1978 à 1982, l'office fédéral du personnel a remanié le classement des lieux de service dans les zones d'indemnités de résidence; il en est résulté une amélioration de cet élément de la rétribution pour quelque 13 000 collaborateurs dès le 1^{er} janvier 1978.

La baisse des effectifs avait fait mettre un terme à la campagne des congés non payés à la fin de 1977, mais il a encore été possible, en 1978, de satisfaire de nombreuses demandes, à vrai dire seulement dans des secteurs précis. Par ailleurs, nombre de gratifications d'ancienneté furent accordées sous forme de congés supplémentaires. Les économies de ce genre deviennent cependant toujours plus malaisées à réaliser, en raison de la diminution du nombre des collaborateurs et des difficultés de recrutement qui se manifestent depuis un certain temps sur les plans régional et sectoriel.

Le système des suggestions du personnel a connu son plus beau succès depuis 1928. A la faveur de la campagne «50 ans de propositions d'amélioration CFF», qui s'est achevée le 30 avril, 319 suggestions furent présentées, dont 30 pour cent purent être appliquées. La proposition la mieux classée a valu à son auteur une prime de 12 360 francs (précédent record: 5090 fr.); elle avait trait à la construction des freins des engins de traction. Le total des récompenses s'est élevé à 107 000 francs. Les CFF tireront de la réalisation de ces idées des avantages considérables. Seize agents dont les suggestions étaient particulièrement intéressantes furent reçus par le président de la direction générale, qui leur a remis des diplômes d'honneur ainsi que les prix décernés à l'occasion de la campagne (photographie ci-contre).

A l'issue de longs travaux préparatoires, les nouvelles prescriptions sur l'uniforme sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1978. Elles instituent notamment un système de points définissant les droits de chaque agent. L'assortiment des effets et le mode d'attribution ont été revus en fonction des conditions actuelles. Une grande partie des multiples travaux administratifs est désormais confiée à l'ordinateur. Cette nouvelle réglementation, très complète, concilie d'une manière optimale les efforts de rationalisation entrepris par la direction et le vœu des collaborateurs de pouvoir disposer le plus librement possible d'un grand choix de pièces d'uniforme.

Instruction

Au cours de l'exercice, une large place a été faite à la formation des cadres. Il s'agit en l'occurrence d'enseigner comme une entité harmonieuse la conduite des hommes, le traitement des affaires et l'emploi des instruments modernes de direction. L'application des connaissances acquises a été mise particulièrement en relief. Les grands thèmes de la conception globale suisse des transports furent analysés lors d'un séminaire des dirigeants. A l'échelon supérieur, des séminaires de base ont eu lieu et d'autres ont commencé à l'automne pour l'échelon moyen.

Les bonnes propositions d'amélioration sont récompensées

Le président de la direction générale, M. R. Desponds, ingénieur diplômé, a reçu personnellement, pour leur remettre leurs diplômes et leurs prix, seize collaborateurs de l'entreprise qui avaient présenté des suggestions particulièrement utiles.



SBB CFF FFS

Verbesserungsvorschlag
Proposition d'amélioration
Proposta di miglioramento

PERSONALABTEILUNG

Vorschlagswesen SBB

- 4. 7. 78

Vorschlags-Nr. 179 4794

Realisiert

Der Vorschlag
betrifft:
(Kurz-
beschreibung)

La proposition
concerne:
(brève
description)

La proposta
concerne:
(breve descri-
zione)

Fensterreinigung bei demontierten doppelverglasten Isolations-
fenstern aus RIC Reisezugwagen der Serien Am/ ABm / Bm / Bcm.

Heutiger
Zustand:
(Nachteile)

État actuel:
(inconvénients)

Stato attuale:
(svantaggi)

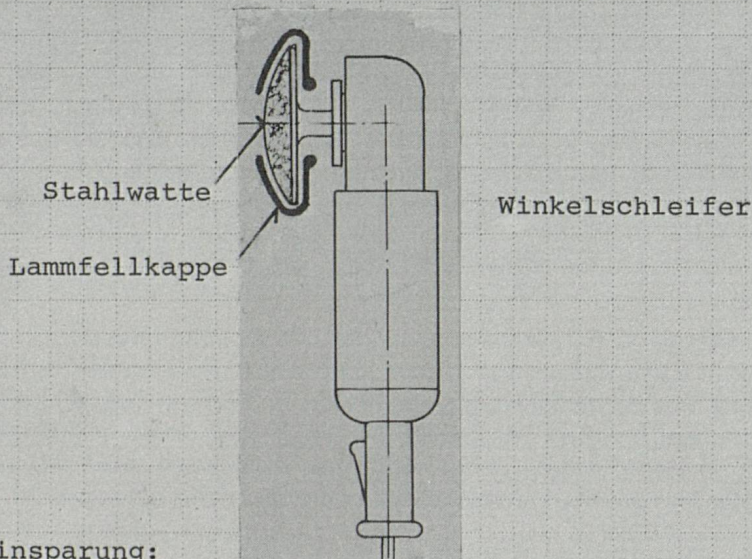
Nach einigen Betriebsjahren müssen viele dieser Fenster wegen
Verätzungen zwischen den Gläsern infolge Kondensatbildung zer-
legt und gereinigt werden. Das Ergebnis dieser Reinigung ist
unbefriedigend, weil das Entfernen der Verätzungen mit herkömm-
lichen Reinigungsmitteln nicht möglich ist und deshalb 20-30%
der Gläser durch Neue ersetzt werden müssen.

Mein
Vorschlag
(Vorteile/Ein-
sparungen)

Ma propo-
sition:
(avantages,
économies)

La mia
proposta:
(vantaggi,
economia)

Mit folgendem Arbeitsvorgang können die Verätzungen grösstenteils
entfernt und der Ausschuss auf 1-5% verringert werden:
Mittels Winkelschleifer nach Skizze und Hochglanzpolitur
(Art. 916.64.01) wird das Sicherheitsglas behandelt und an-
schliessend mit trockenem Lappen nachgerieben



Einsparung:

Reduktion der Neubeschaffung von Fenstergläsern
Jährliche Materialkostenverminderung ca. Fr. 4'000.--

Arbeitszeitverkürzung: keine

Datum
Date
Data Zürich, 29.06.78

Wenn der Platz nicht ausreicht, bitte
Fortsetzung auf der Rückseite

Si la place ne suffit pas,
utilisez le verso, s. v. p.

Se lo spazio non è sufficiente
continuare p. f. sul retro

Beilagen
Annexes
Allegati - 2 -

Dans les services, les projets de formation professionnelle furent développés systématiquement et mis à l'épreuve. Le personnel est aussi préparé à des activités spéciales telles que la manutention des marchandises dangereuses. Plus de 1200 agents ont appris à utiliser correctement les vannes et autres dispositifs des wagons-citernes à l'aide d'un véhicule conçu à cette fin.

Une décision importante est intervenue dans le domaine didactique: le 6 juillet, le conseil d'administration a approuvé le projet relatif à l'édification d'un centre de formation CFF dans la propriété du Lœwenberg, préalablement acquise à Morat/Montilier. L'établissement pourra héberger deux cents agents appelés à participer à des cours. La planification de la construction, de l'enseignement et de l'organisation est en bonne voie.

Prévoyance sociale

Le 31 octobre, les instructions de la direction générale touchant la construction de logements par les soins de coopératives du personnel ont été complétées par des prescriptions d'exécution. Elles règlent la manière de déterminer les besoins lors de l'établissement de projets, la planification et l'exécution des travaux ainsi que le financement et la location des appartements.

La modernisation systématique des restaurants du personnel se poursuit. La transformation de ceux d'Erstfeld et de Bellinzzone a pris fin. Le rénovation complète de celui de Winterthour, qui ne répond plus aux exigences, est envisagée pour 1979. La nouvelle gare de Buchs (SG) comprendra également un réfectoire sans alcool, équipé de distributeurs automatiques de boissons et d'aliments, qui sera géré par le buffetier.

Les groupements du personnel axés sur des loisirs culturels et sportifs maintiennent la cohésion entre les agents face aux difficultés de l'entreprise; ils ont encore été encouragés.

Assurances

A la fin de l'exercice, la caisse de pensions comptait 33 590 assurés (1977: 33 673) et 2490 déposants (2596). La somme des gains assurés se montait à 775,1 millions de francs (778,3). Les rentes en cours à ce moment-là ont représenté pour l'année au total 199,6 millions de francs (198,6).

Le cinquième supplément des statuts de la caisse maladie de l'entreprise est entré en vigueur le 1^{er} juillet. Il a notablement amélioré l'assurance des soins médicaux et pharmaceutiques en ce qui concerne la participation aux frais de maternité et d'internement ainsi qu'aux dépenses qui se prolongent au delà de la durée légale du droit aux prestations. La caisse assume en outre les coûts des examens gynécologiques de dépistage. Ces mesures n'ont entraîné aucun relèvement des cotisations. Au 31 décembre 1978, 41 835 hommes (41 859), 16 211 femmes (16 003) et 10 114 enfants (10 303) étaient affiliés à l'institution. Les recettes de l'exercice se sont chiffrées à 61,9 millions de francs (60,9), les dépenses à 51,1 millions (49,6). Les frais de maladie n'étant pas montés de façon exagérée et le cinquième supplément des statuts n'ayant pas encore déployé tous ses effets, le compte fait apparaître un excédent de recettes de 10,7 millions de francs (11,3).

Proposition d'amélioration n° 179/4794

A titre d'exemple pris au hasard parmi les 319 propositions d'amélioration présentées par le personnel des CFF en 1978, celle qui porte le numéro 179/4794 est reproduite ci-contre. Cette suggestion, qui émane de l'ouvrier X, a trait au nettoyage des faces intérieures des doubles vitres des voitures RIC. Après quelques années de service, il est nécessaire d'éliminer les dépôts qui se forment par condensation sur la face interne des glaces. Les essais entrepris par l'auteur de la proposition avec de la laine d'acier entourée de laine de mouton ont donné de bons résultats et permettent d'éviter le remplacement des vitrages.

De plus amples informations figurent dans les rapports annuels de ces assurances.

Prévention des accidents

Un succès a été enregistré en matière de prévention des accidents: l'index de gravité, qui mesure l'ampleur des sinistres au nombre de jours de travail économiquement perdus par agent, est resté pour la première fois nettement inférieur à 4, alors que 7 représente à peu près la moyenne de nombreuses années. Les semaines internationales de prévention des accidents furent les sixièmes du genre. A cette occasion, un montage audio-visuel a été créé sous la direction des CFF pour montrer le comportement à adopter en présence des dangers de l'exploitation ferroviaire. Les divisions et services ont désigné les préposés prévus par le nouveau règlement concernant l'organisation de la prévention des accidents et des maladies professionnelles (R 145.1). La commission consultative est également en place; formée sur une base paritaire, elle comprend huit représentants de l'administration et autant du personnel, plus un président.

Service médical

L'indisponibilité des agents par suite de maladie, d'absences brèves et d'accidents (index de morbidité) a été de 16,20 jours civils par personne, ce qui correspond à un coefficient d'indisponibilité (absences par rapport au temps réglementaire) de 4,44 pour cent (1976: 4,53%; 1977: 4,26%). La légère poussée de l'index maladie (+ 0,41 jour) est due presque uniquement à des affections grippales. En 1977, 5100 collaborateurs en avaient été victimes. En 1978, ce nombre est passé à plus de 7500 (à peu près un cinquième de l'effectif). Au cours de l'automne 1977, 5200 agents seulement avaient profité de la vaccination facultative, dont l'efficacité se confirme d'année en année. Si la participation avait été meilleure, l'épidémie de grippe, d'intensité moyenne, qui a frappé la Suisse dans les premiers mois de l'exercice aurait eu des conséquences beaucoup moins fâcheuses. La réceptivité aux maladies rhumatismales et leur gravité sont toujours en lente progression; la clinique de Zurich a hébergé 81 patients des CFF pour des cures, dans des conditions optimales.

Le nombre des accidents du travail a heureusement baissé, tandis que celui des accidents non professionnels est demeuré stationnaire. En revanche, la durée moyenne de l'absence par cas a augmenté.

Au cours de l'exercice, 1868 candidats ont subi la visite médicale d'admission. Une mise à la retraite anticipée a dû être proposée pour 454 agents. Leurs absences jusqu'au moment de la dissolution des rapports de service furent en moyenne de 205 jours, ce qui a grevé l'index de morbidité de 0,54 jour.

Lors de la campagne de dépistage de la tuberculose et des examens pratiqués dans l'entourage de personnes suspectes, ou encore à l'occasion des visites périodiques des mécaniciens, plus de 10 000 radiophotographies furent faites: elles ont permis de déceler assez tôt quatre cas de tuberculose pulmonaire nécessitant un traitement et trois tumeurs malignes. Grâce à la rapidité des interventions chirurgicales, deux guérisons furent enregistrées.

Cinq pour cent seulement des agents contrôlés au cours de la campagne de dépistage durent se soumettre à une vaccination antituberculeuse (BCG), contre douze pour cent dix ans plus tôt. Ce recul provient essentiellement de la diminution des effectifs des jeunes classes d'âge, elle-même consécutive à la limitation des engagements.

Dans l'ensemble, le personnel des CFF jouit d'une bonne santé.