

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1992)

Artikel: Bienne : une grande gare en mutation
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676305>

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: 01.07.2025

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

Personnel CFF

<i>Effectif du personnel</i>	38 271
– Collaboratrices	3 502
– Collaborateurs en formation	2 651

Ventilation par fonctions

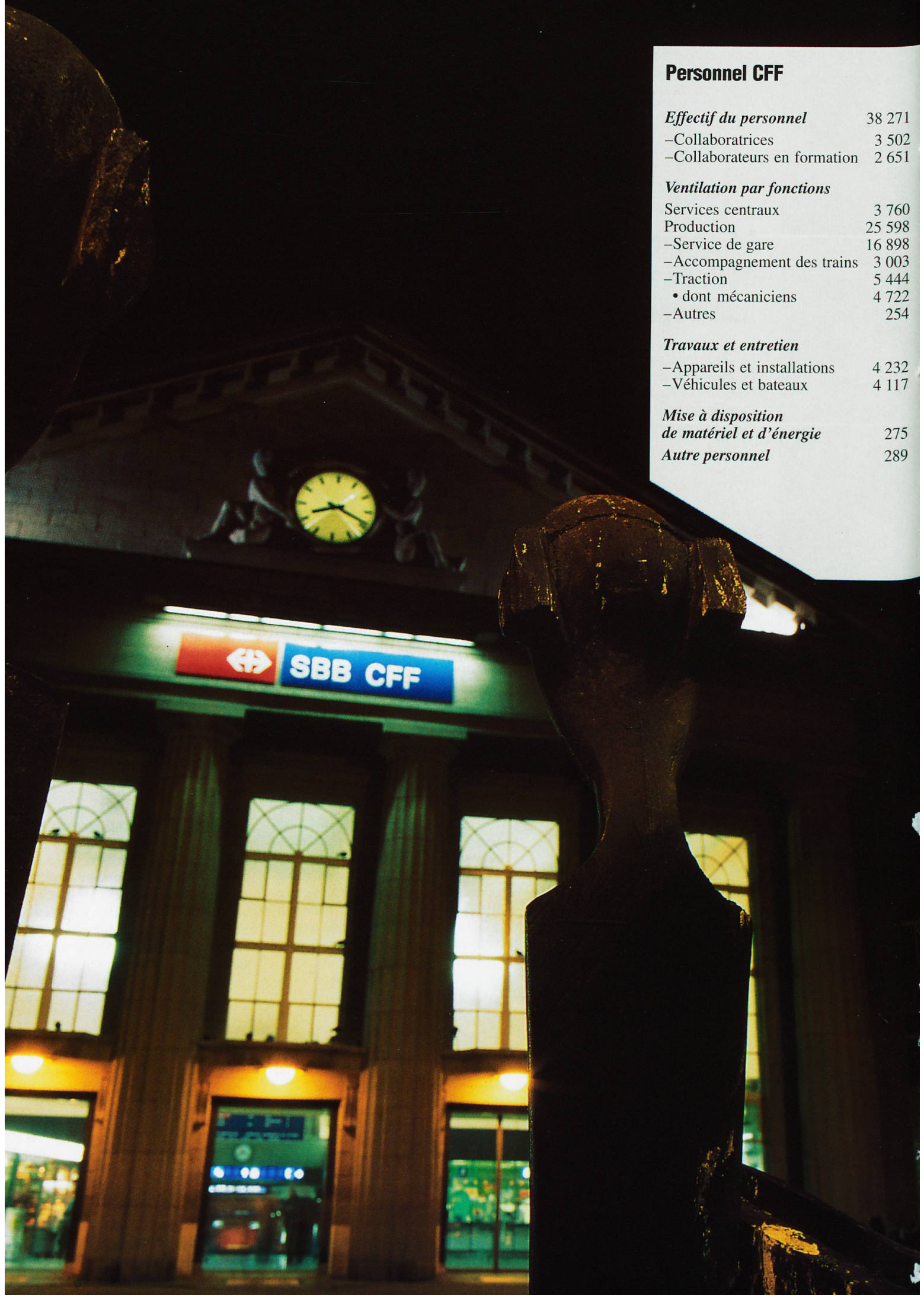
Services centraux	3 760
Production	25 598
– Service de gare	16 898
– Accompagnement des trains	3 003
– Traction	5 444
• dont mécaniciens	4 722
– Autres	254

Travaux et entretien

– Appareils et installations	4 232
– Véhicules et bateaux	4 117

<i>Mise à disposition de matériel et d'énergie</i>	275
--	-----

<i>Autre personnel</i>	289
------------------------	-----



La gare de Bienne, grande entreprise CFF, exemple de rouage bien huilé.

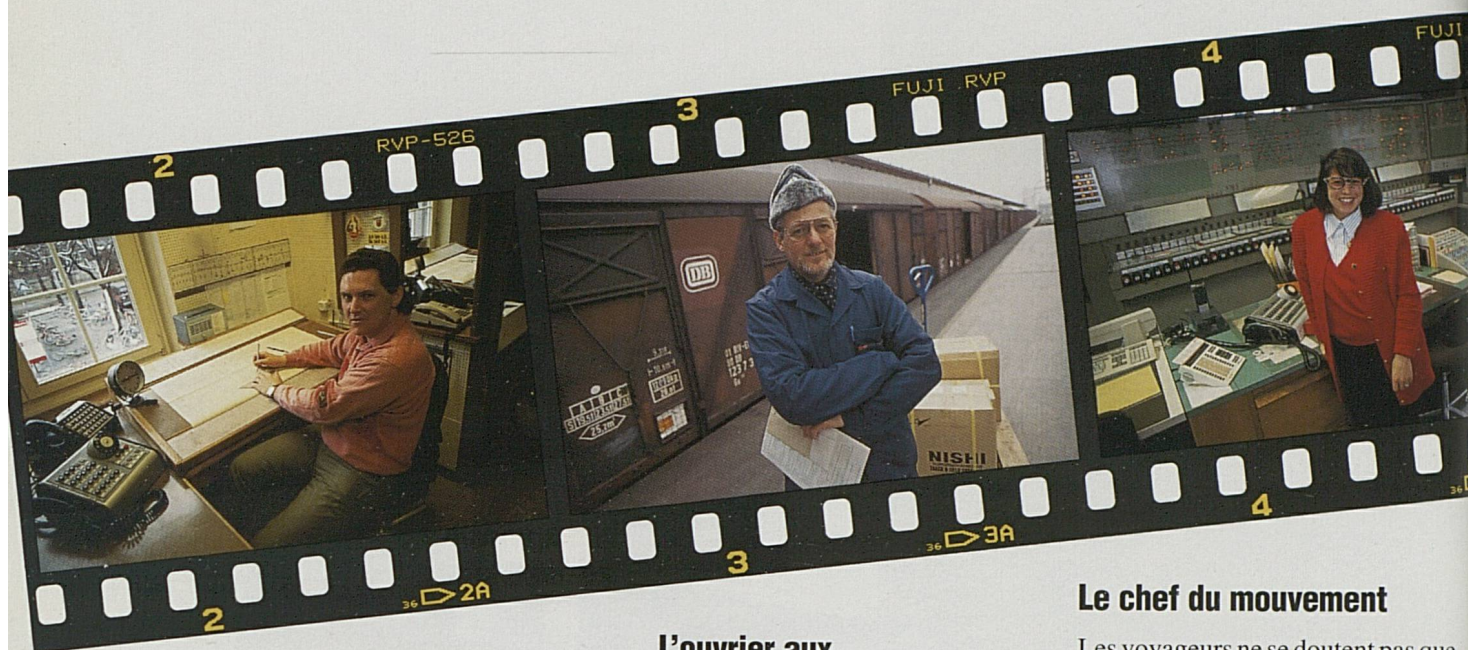
Bienne: une grande gare en mutation

Bienne est une gare importante du réseau des CFF. Elle occupe le 10^e rang quant à ses recettes du trafic voyageurs. Ce n'est pas une station, mais une grande entreprise, quasiment un «modèle réduit» des CFF. L'imbrication d'activités et de professions est ici réalité: quelque 540 personnes sont occupées à la gare de Bienne, des hommes, des femmes, des ouvriers, des manoeuvres, des collaborateurs en formation; les nationalités les plus diverses sont représentées. Nous avons pris six agents, qui représentent le rouage complexe que constitue un grand service des CFF.



Il est souvent devant son ordinateur, à examiner les chiffres des ventes ou les coûts de production, ou à établir des analyses de son service. Otto Summermatter, 57 ans, est le premier cheminot de Bienne. «Inspecteur de gare», tel est le nom officiel de sa fonction; il a sous ses ordres les ressorts circulation, vente, marchandises, triage ainsi qu'administration et personnel.

Otto Summermatter n'est pas seulement gestionnaire. Il est aussi le chef de 540 collaboratrices et collaborateurs, les contacts humains font partie de son travail. Les cours qu'il suit régulièrement au centre de formation des CFF au Löwenberg l'aident dans cette tâche. En outre, la direction générale a mis en vigueur de nouvelles directives en matière de personnel; leurs points forts portent sur la définition des objectifs, sur la collaboration ouverte ainsi que sur l'encouragement actif des collaborateurs. Il s'agit de réaliser cela.



Le surveillant des trains

Une gare fait partie d'un réseau. A Bienne, la surveillance des trains de Lausanne a une succursale, ce qui constitue un cas particulier. Le surveillant des trains Jean-Michel Gendre, 40 ans, reçoit ici au téléphone des annonces des gares de toute la région et suit sur la base de ces informations la circulation des trains hors du périmètre de la gare. Lorsque quatre gares appellent presque simultanément pour annoncer les passages des trains, cela fait un peu penser à la bourse. Michel Gendre suit jusqu'à seize trains simultanément, chacun d'eux une heure durant environ. Il intervient lorsque quelque chose ne se déroule pas selon l'horaire, par exemple un retard. Il peut donner l'ordre à un train de poursuivre sans attendre le train croiseur, ce qui revient à déplacer le croisement, ou il peut modifier la succession des trains. La carrière du surveillant de trains commence généralement par les étapes d'agent et de chef du mouvement.

L'ouvrier aux marchandises.

Les marchandises ont leur propre halle; Bienne dispose d'un centre de transbordement. Les camions des transporteurs privés ou d'expéditeurs Cargo Domicile y livrent les marchandises. Les palettes sont triées, munies de leurs numéros d'acheminement et déposées à l'emplacement correct, jusqu'à ce que le chariot élévateur électrique les charge dans les wagons. C'est ici que travail Gilbert Rebetez, qui ne correspond pas à l'image que l'on se fait d'un manutentionnaire. Jadis, ce Jurassien svelte était pâtissier-confiseur. Lors de la crise, il passa au service des marchandises des CFF. Il estime que c'est là un bon début pour des jeunes sans apprentissage. Une fois qu'ils sont aux CFF, ils ont plusieurs possibilités d'avancement, par exemple en suivant des cours de perfectionnement ou des programmes de recyclage leur permettant de devenir stagiaire de gare ou contrôleur. Aujourd'hui, Gilbert Rebetez est chef de groupe.

Le chef du mouvement

Les voyageurs ne se doutent pas que le déroulement de l'exploitation en gare de Bienne est présentement dans les mains d'une seule femme, celles de Gabriela Schmid, trente ans. Elle suit les mouvements des trains signalisés par de petites lampes jaunes et rouges sur l'écran panoramique, elle répond au téléphone, tape un numéro de train, tourne l'une des 48 manettes d'autorisation. La dame portant jaquette de tricot rouge CFF a fait un apprentissage de deux ans d'agente du mouvement et s'est ensuite spécialisée dans la circulation des trains. Elle règle toute la circulation des trains ainsi que les mouvements de manœuvre. A la base de ce travail, il y a l'horaire. Mais aussi bien conçu l'horaire soit-il, il y a toujours des dérogations. L'occupation des voies peut par exemple être modifiée à brève échéance pour raison de travaux. Même si l'électronique décharge l'agent, notamment en matière de sécurité, le trafic dans une gare sans l'intervention humaine du chef – ou de la cheffe – du mouvement serait impensable. Gabriela Schmid est l'une de deux femmes qui en gare de Bienne s'occupent du mouvement, jadis exclusivement l'affaire d'hommes.



Le chef d'entreprise

Mais revenons au chef de tous ces collaborateurs, Otto Summermatter. On ne lui demande pas seulement d'avoir de la compréhension avec ses subordonnés, mais aussi de diriger leurs travaux de façon optimale. En 1992, la gare de Bienne a été choisie, avec celles d'Aarau et de Zurich, comme gare pilote dans le cadre du projet «Gestion axée sur le résultat final». Par des mesures judicieuses, il s'agit, dans les gares aussi, d'augmenter les recettes et de réduire les coûts. Avec la participation de nombreux agents, l'on se mit en 1992 à collecter les idées.

Otto Summermatter est d'avis qu'il est nécessaire d'étendre les compétences des gares. Celles-ci devraient à l'avenir avoir leur propre budget; elles devraient par exemple pouvoir acquérir les articles de bureau sur le marché. Le point décisif toutefois est de disposer d'instruments de gestion modernes, notamment la possibilité de pouvoir accéder à chaque instant, sur l'écran, à toutes les données sur la situation actuelle de la gare.

Il y a longtemps qu'une gare n'est plus un lieu idyllique, si elle ne l'a jamais été. Aujourd'hui, les moyennes et grandes gares surtout sont devenues des entreprises complexes.

L'ouvrier aux manœuvres

Il y a aussi la possibilité de commencer aux CFF par un apprentissage de deux ans d'employé d'exploitation. C'est ce qu'a fait Heinz Bösiger, aujourd'hui chef de manœuvre. Dans le faisceau de manœuvre «Grütli», il forme avec quatre hommes des trains de marchandises. A une vitesse appréciable, les wagons chargés de betteraves ou d'huile de la raffinerie de la région descendent la bosse pour atteindre les voies de formation. Par radio, Heinz Bösiger donne ses ordres au mécanicien de manœuvre alors qu'un aiguilleur met les branchements dans la position requise. Il attelle les wagons et raccorde les conduites. Son travail est également basé sur un horaire, l'horaire de manœuvre. Ici aussi, il convient de veiller aux dérogations du jour. Ce travail, qui exige savoir-faire et esprit d'équipe, n'est pas sans dangers, notamment de nuit ou en hiver, lorsque les branchements sont gelés. Mais Heinz Bösiger ne voudrait à aucun prix travailler au bureau.

Nous n'avons pas vu toutes les professions à l'œuvre dans une grande gare. Le personnel des trains, qui a un dépôt à Bienne, se disperse chaque jour aux quatre vents. Bienne possède également des ateliers CFF, où sont entretenus et révisés locomotives et wagons, mais ceux-ci n'appartiennent pas à la gare proprement dite.

La vendeuse

Faire circuler des trains n'est pas une fin en soi, leur vocation étant de transporter voyageurs et marchandises. Karin Schiegg est l'une des 19 femmes au centre de voyage de Bienne. Elle travaille dans le local des guichets, nouvellement rénové, où elle renseigne la clientèle, notamment lorsqu'il s'agit de problèmes plus complexes, tels que la préparation d'un voyage à l'étranger ou la commande d'arrangements «train+hôtel». Il s'agit de recenser les places libres, de faire des réservations et d'imprimer des billets au terminal. Lorsque Karin Schiegg n'est pas au guichet, elle travaille au bureau, où elle vend des arrangements pour groupes et sociétés, par exemple une sortie de bureau au Tessin, avec visite d'un «grotto» approprié. Karin Schiegg a appris les secrets de la vente au cours de son apprentissage de secrétaire d'exploitation aux CFF. Connaissances linguistiques et bonne culture générale, telles sont les aptitudes requises d'une collaboratrice au centre de voyages des chemins de fer.