Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 44 (1952)
Heft: 5

Artikel: Les Chemins de fer fédéraux ont 50 ans
Autor: Frey, Constant
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-384762

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: 14.07.2025

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

Les Chemins de fer fédéraux ont 50 ans

Par *Constant Frey*,
secrétaire de la Fédération suisse des cheminots (S. E. V.)

Le Suisse moyen a de la peine à s'y retrouver. Il y a cinq ans à peine qu'on l'invitait à admirer le « Spanisch-Brötli-Bahn », le petit train du centenaire reconstitué d'après le modèle de celui qu'on inaugura en 1847 entre Baden et Zurich. Et voici que cette année l'on vient lui parler du cinquantenaire des C. F. F.

C'est donc qu'il fallut un demi-siècle à notre pays pour comprendre l'importance nationale d'un moyen de transport appelé à bouleverser la structure économique du monde; une importance telle, du point de vue militaire également, que cet instrument ne pouvait être confié plus longtemps à la soif de lucre de particuliers anonymes. Ainsi, alors qu'à part la France et la Grande-Bretagne tous les Etats européens construisirent et exploitèrent eux-mêmes leurs chemins de fer, dès le début, la jeune Confédération de 1848 perdit bien du temps en controverses sur les avantages comparés de l'économie privée et des entreprises nationalisées. La première Constitution faisait à peine mention de ce problème. La loi de 1852 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer en laissait la compétence aux cantons, un droit qui pouvait être concédé à l'industrie privée. Aussi, la construction de notre réseau ferré se fit sans plan d'ensemble, sans souci de l'intérêt général, sous le seul aiguillon du profit que les entreprises privées promettaient à des bailleurs de fonds en grande partie étrangers.

C'est en vain que, dès 1862, le conseiller fédéral Stämpfli lança son cri d'alarme en dévoilant que sur 1000 km. en exploitation il n'y en avait pas un cinquième qui fût en bon état. De plus, l'achèvement de plusieurs lignes restait en souffrance, faute d'argent frais. Faillites, fusions et liquidations de compagnies se succédaient, pour le plus grand dam de la communauté. En plus d'un gros apport financier des cantons directement intéressés, la Confédération dut apporter son aide pour que l'audacieuse ligne du Gothard pût être achevée en 1886, après quinze ans de travaux.

Mais bien que la loi de 1872 eût transféré à la Confédération le contrôle de l'ensemble du réseau, les scandales financiers succédèrent aux krachs les plus désastreux pendant plus d'un quart de siècle encore. Des hommes d'Etat clairvoyants comme E. Welti multiplièrent vainement leurs efforts en vue de préparer le rachat des chemins de fer par la Confédération.

Certes, le peuple haïssait les compagnies qui « exploitaient » surtout les usagers par des tarifs surfaits et par l'inconfort de leur matériel; mais le libéralisme avait encore un fort rayonnement et le projet de nationalisation de 1891 succomba en votation popu-

laire. Cependant, la concentration de douze mille cheminots, restée célèbre dans les annales syndicales sous le nom de *journée d'Aarau,* du 1er février 1896, manifestation suivie de près par la grève du personnel de la compagnie du Nord-Est, ouvrit les yeux des citoyens sur le sort misérable des travailleurs du rail: journées de travail de douze heures et plus pour un salaire inférieur à celui des ouvriers de l'industrie et de l'artisanat, pas de repos hebdomadaire, ni de vacances bien entendu.

Tant et si bien que les Chambres fédérales adoptèrent bientôt un nouveau projet de loi prévoyant le rachat de cinq grandes compagnies: le Jura-Simplon, le Central suisse, la Compagnie du Nord-Est, les Chemins de fer suisses réunis et la ligne du Gothard. Le referendum ayant été demandé, une campagne extrêmement vive pour l'époque précéda la votation populaire du 20 février 1898 qui consacra la victoire des partisans de la nationalisation par 386 694 voix contre 182 718.

Les Chemins de fer fédéraux pouvaient être créés.

Les lignes des compagnies rachetées ne passèrent toutefois que successivement sous la direction des C. F. F.: cela débuta le 1er janvier 1902 par le Central suisse et le Nord-Est et c'est pourquoi le jubilé des Chemins de fer fédéraux peut être célébré cette année. Les Chemins de fer réunis furent repris le 1er janvier 1903 et le Jura-Simplon le 1er mai de la même année. La ligne du Gothard ne fut englobée dans le réseau fédéral qu'en 1909, car il fallut attendre l'échéance de la concession et la solution de problèmes internationaux extrêmement ardus. Enfin, en 1913, le domaine des C. F. F. fut complété par le rachat de la ligne Genève-La Plaine et de celles du Jura neuchâtelois.

*

Quoique les anciennes compagnies eussent été rachetées à un prix bien trop élevé (les experts affirment qu'ils ont été payés 100 millions trop chers vu le délabrement de leur matériel et de leurs installations), les C. F. F. réduisirent immédiatement les tarifs, améliorèrent les horaires, pour faire petit à petit de notre réseau national une entreprise modèle dont le bon renom a depuis longtemps dépassé les frontières du pays.

Le développement de nos voies ferrées fut poursuivi sans relâche: En 1906, les Chemins de fer fédéraux achevaient la première galerie du Simplon, longue de 14 km.; en 1910, ils inauguraient la ligne du Ricken, avec son tunnel de près de 9 km., et en 1916, la ligne du Hauenstein, longue de 18 km. Enfin, en 1916 également, les C. F. F. mettaient en service le tronçon Brienz-Interlaken, pour relier leur ligne à voie étroite du Brünig au réseau privé du Lötschberg. En sorte qu'aujourd'hui le réseau fédéral compte 2926 km., dont 1185 km. sont en double voie et 2807 km., soit 96%, électrifiés.

L'électrification! Une œuvre grandiose dont les gens du rail pourraient parler pendant des heures, tant ils ont le droit d'en être fiers. Une réalisation technique admirable et la libération partielle du pays de la tutelle étrangère dans le secteur du charbon.

*

Les concessions faites à un fédéralisme, ou plus exactement à un régionalisme inopportun, avaient doté les Chemins de fer fédéraux d'un appareil administratif lourd et coûteux. Fort heureusement, la loi de 1924 réduisit de cinquante-cinq à quinze le nombre des membres du conseil d'administration et celui des directeurs généraux de cinq à trois; cette loi Haab remplaça aussi les cinq directions d'arrondissement de trois membres par trois arrondissements à directeur unique.

En face des quelque septante-cinq états-majors administratifs qui règnent encore sur les 2400 km. de lignes des chemins de fer privés, cette victoire des C. F. F. sur la bureaucratie n'est qu'un aspect de la rationalisation constante de tous leurs services, des ateliers de réparation comme des bureaux centraux, des gares et stations comme de la conduite et de l'accompagnement des trains, de l'entretien des voies et des bâtiments comme des centrales électriques et des installations de sécurité. C'est à cet effort permanent de modernisation que les Chemins de fer fédéraux, loin de se laisser gagner par la routine et la sclérose bureaucratique qui menacent toutes les grandes entreprises, celles de l'économie privée aussi bien que les services publics, doivent d'avoir pu assurer en 1951, avec 35 000 agents seulement — soit 5000 *de moins* qu'en 1920 — un trafic voyageurs supérieur de 133% et un trafic marchandises en augmentation de 36%!

*

Mais les C. F. F. ont connu, au cours de ce demi-siècle, les périodes difficiles de deux guerres mondiales, entrecoupées de deux grandes crises économiques. Malgré cela, jamais leur compte d'exploitation proprement dit ne fut déficitaire. Mais leur capital-obligations dut toujours être renté sans aucune aide de la Confédération; du fait de cette charge d'intérêts et d'amortissements des emprunts, qui atteignit naguère la somme écrasante de 120 millions par année, nos chemins de fer d'Etat virent les découverts de leur bilan s'enfler désespérément.

Astreints par la loi à des servitudes tarifaires très rigides (transport à prix réduit, souvent à perte, des matières premières et des produits agricoles, des militaires et des indigents, des envois postaux et des porteurs d'abonnements d'ouvriers et d'écoliers), tous nos chemins de fer sont par surcroît livrés presque sans défense à

la concurrence croissante des transports routiers. Voilà pourquoi il fallut en 1944, après avoir accordé 150 millions pour le désendettement et la modernisation technique des compagnies privées, que la Confédération vînt aussi en aide aux C. F. F. pour la première fois depuis leur existence. De leur lourde dette de 3,2 milliards de francs, l'Etat fédéral reprit 900 millions et leur avança en plus un capital de dotation, à intérêt variable, de 400 millions.

Si une solution rationnelle, c'est-à-dire raisonnable, pouvait être donnée au problème de la coordination des moyens de transport, dans le sens d'une collaboration entre le rail et la route, la situation des Chemins de fer fédéraux serait définitivement assurée.

*

Dans le bel illustré que l'Office central suisse du tourisme met gracieusement à la disposition des voyageurs dans tous les trains, a paru en janvier dernier un bref article du collègue Robert Bratschi, président de notre Union syndicale suisse, sur « Les C. F. F. et leur personnel ». Le secrétaire général de la Fédération suisse des cheminots y rappelle les lentes améliorations que le rachat des principaux chemins de fer permit d'apporter à la situation sociale des travailleurs du rail, grâce à l'action inlassable d'une organisation dans laquelle ils sont unis à près de 95%, du haut en bas de l'échelle hiérarchique. L'auteur rend aussi hommage à la valeur et à la conscience professionnelles de cette armée pacifique, au labeur si lourd de responsabilités.

De fait, les conditions de travail et de sécurité sociale des collègues des Chemins de fer fédéraux ne sont plus du tout comparables à celles de 1902. Le niveau de leurs salaires peut même sembler enviable à la plupart des travailleurs du secteur privé. N'empêche que des 35 000 cheminots dont nous venons de parler 58% sont rangés dans les cinq dernières classes de l'échelle des traitements approuvée par le peuple dans la mémorable votation populaire du 11 décembre 1949. Les gens objectifs reconnaîtront que ce n'est pas encore le Pérou!

Les travailleurs de France et d'Angleterre — nous ne parlerons pas, et pour cause, des républiques dites populaires — viennent d'en faire l'expérience: nationaliser une entreprise ne signifie pas encore la démocratiser. Pour que les chemins de fer suisses soient réellement le patrimoine du peuple suisse — pour reprendre le slogan qui fit le succès de la loi du rachat — il faudrait pouvoir les libérer davantage de l'hypothèque de leur capital-obligations. Il faudrait surtout mettre le rail sur un pied d'égalité avec ses concurrents; non pas, certes, aux dépens des travailleurs de la route déjà moins avantagés, mais par une reprise de ce que l'on appelle les « charges étrangères », une indemnisation par l'Etat des tâches

d'ordre économique et social qui font des chemins de fer un service public et non pas une entreprise commerciale.

*

Dans le concert de louanges méritées qui va s'élever tout au long de cette année du jubilé des C. F. F., nous sera-t-il permis de faire entendre une petite note discordante? Elle s'élèvera pour déplorer la lenteur avec laquelle notre plus grande régie d'Etat progresse dans la voie de la cogestion du personnel.

Ce problème ne saurait être considéré comme résolu par le siège concédé à la S. E. V. au conseil d'administration. Tout aussi appréciable est le fonctionnement, dès 1921 déjà, des commissions techniques appelées à donner un avis sur les questions de service importantes; ces organes consultatifs, dans lesquels des contacts d'homme à homme entre les cadres administratifs et les praticiens du rang s'établissent en dehors de la contrainte hiérarchique, ont déjà donné des résultats aussi profitables à l'entreprise qu'au maintien de la joie au travail des fonctionnaires, employés et ouvriers.

Mais pourquoi s'arrêter si longtemps en chemin? Pourquoi ne pas donner à ces délégations du personnel, en commençant par les commissions disciplinaires qui sont paritaires, un caractère délibératif et arbitral? Pourquoi ne pas encourager davantage la collaboration sur le plan local, dans une profession où l'esprit d'équipe est bien plus nécessaire qu'une discipline étouffant toute initiative personnelle?

C'est sur ces interrogations toutes gonflées d'espoir que nous nous ferons le porte-parole de l'Union syndicale suisse pour souhaiter aux Chemins de fer fédéraux, à l'occasion de leur cinquantième anniversaire, longue vie et prospérité.