



Historic

Histoires ferroviaires

À l'occasion des 100 ans de la
bibliothèque spécialisée des CFF



U
ORELL

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

En 2023, la bibliothèque spécialisée des CFF, aujourd'hui rattachée à CFF Historic, fête ses 100 ans. En tant qu'organisme responsable, CFF Historic a vu dans cet anniversaire l'occasion de prendre un peu de recul et de replonger dans la riche histoire ferroviaire de la Suisse à travers cette publication.

Depuis sa création en 1923, la bibliothèque n'a pas seulement changé plusieurs fois de nom et de site. Fiches cartonnées et catalogues imprimés appartiennent eux aussi au passé. Les usagères et usagers font leurs recherches en ligne tranquillement et commandent des documents à la maison ou les consultent sur place, dans la salle de lecture. CFF Historic aussi souhaite miser davantage sur l'espace numérique à l'avenir afin de faciliter l'accès à tous ses fonds – livres, revues, photos historiques, plans, véhicules, objets et bien plus encore.

Les fonds, qui incluent les propres revues des Chemins de fer fédéraux, font de la bibliothèque un précieux puits de connaissances sur l'histoire des CFF et des compagnies qui les ont précédés, mais aussi sur l'histoire des chemins de fer et des transports en général. La bibliothèque informe, inspire. Comme en témoignent les articles de notre numéro anniversaire, nos usagères et usagers font vivre cette histoire et en tirent en permanence de nouvelles histoires.

Laissez-vous, vous aussi, séduire par toutes ces histoires, grandes et petites! Suivez des scientifiques dans leurs recherches sur Casimir von Arx ou l'histoire du design des CFF dans la bibliothèque, les archives et les collections. Apprenez-en plus sur la restauration des véhicules historiques et découvrez des trésors issus de nos fonds. Jetez un œil aux magazines du personnel des CFF et écoutez des histoires de cheminots. Bonne lecture!

Mario Werren
Directeur de CFF Historic

Histoire(s) ferroviaire(s)

Une publication de CFF Historic,
Fondation pour le patrimoine historique des CFF
Adresse: Lagerstrasse, 5210 Windisch
Direction de projet: Anna Hagdorn, CFF Historic
Rédaction: Ruedi Eichenberger, CFF Historic
Conception: Barbieri Bucher, Zurich
Traduction: Übersetzer Gruppe Zürich GmbH
Impression: Schellenberg Druck, Pfäffikon ZH
Collage en couverture: reproductions CFF Historic
© 2023, CFF Historic

Ce magazine a été imprimé de manière neutre pour le climat.

Histoire(s) ferroviaire(s)



Photographie: Benedikt Redmann, 2022



SBB Historic R_3566_02

- ↑ La mémoire des CFF: la bibliothèque et sa collection d'indicateurs officiels à Windisch
- ↑ La bibliothèque des CFF à Berne en 1957
- «Titan» et «patriarche»: Verena Schmid Bagdasarjanz sur les traces de Casimir von Arx

Des kilomètres d'histoire ferroviaire

Ruedi Eichenberger (texte)
Guy Perrenoud (photographie)

Des historiennes et historiens explorent le design des CFF. Ou le travail de Casimir von Arx, une des têtes pensantes à l'origine des Chemins de fer fédéraux. Rencontres à Windisch où sont rassemblées la bibliothèque, les archives et les collections de CFF Historic.

Casimir von Arx, 24 ans, et ses quatre frères et sœurs ont vécu une expérience traumatisante: le 25 mars 1876, leur père se suicide avec un bâton de dynamite devant la gare d'Olten. Casimir von Arx (le père portait le même prénom que le fils) a été le premier chef de gare d'Olten. La Compagnie du Central-Suisse, l'un des quatre grands chemins de fer privés prédécesseurs des CFF, l'avait recruté pour son ouverture en 1856. Deux coups du sort conduisirent au suicide de Casimir von Arx: en août 1874, il est licencié par son employeur et sa femme meurt dix jours plus tard.

Le «Titan d'Olten»

Malgré ce drame familial, Casimir von Arx fils (1852-1931) suivit les traces de son père. En tant qu'homme politique, il contribua notamment à la création des Chemins de fer fédéraux à travers la nationalisation des chemins de fer suisses et fut le premier président du conseil d'administration des CFF. Il remplit cette fonction pendant 24 ans. Verena Schmid Bagdasarjanz le nomma le «Titan d'Olten». L'historienne soleuroise s'intéresse à sa vie et à son œuvre dans une biographie de 700 pages. Pourquoi le titan? «Casimir von Arx cumulait un nombre de fonctions impressionnant», répond-elle. «En qualité de financier, il

a pris part à tous les projets économiques de son temps et a fait un travail incroyable.» Comme si cela ne suffisait pas, lui et son frère étaient également à la tête d'une entreprise de matériaux de construction et d'une caisse d'assurance. Toutefois, la plus grande passion de celui qui fut longtemps conseiller aux États et maire d'Olten était les chemins de fer. En tant que radical soleurois et



membre des commissions d'experts du Conseil fédéral, il œuvra avec détermination en faveur de leur nationalisation et y parvint à la deuxième tentative, avec le référendum de 1898. Rien d'étonnant donc à ce que le Conseil fédéral ait mis cet homme à la tête des nouveaux Chemins de fer fédéraux.

Le côté sombre du pionnier

Après avoir démissionné de ses fonctions, Casimir von Arx fit son autoportrait dans des mémoires manuscrites, qui sont conservés aux archives de la ville d'Olten. Mais la biographe a également passé au peigne fin les archives de CFF Historic. Pour elle, les procès-verbaux du conseil d'administration qui s'y trouvent étaient très précieux. «Il est dommage qu'il s'agisse plutôt de procès-verbaux décisionnels qui ne reflètent guère les discussions au sein du Conseil», regrette-t-elle. Pour elle, toutes les sources renforcent l'image d'un patriarche paternaliste: «Casimir von Arx était adepte du chacun à sa place». Il s'est montré peu compréhensif vis-à-vis de la grève générale de 1918. Il était aussi «étrangement indifférent» à la réorganisation nécessaire des jeunes chemins de fer nationaux. Avec un conseil d'administration de 55 personnes, plus parlement populaire qu'organe de direction, cinq directions de district et des conseils ferroviaires de district, l'organisation était surdimensionnée et souvent inopérante. Casimir von Arx fut ensuite largement dépassé par l'épuration des CFF. Les archives historiques ont également permis de faire la lumière sur le départ involontaire

de Casimir von Arx père. Les documents relatifs aux chemins de fer antérieurs aux CFF sont conservés à Windisch, y compris les procès-verbaux de la direction de la Compagnie du Central-Suisse. Ils n'indiquent pas de motifs précis, mais mentionnent vaguement «des incidents antérieurs» et des «menaces répétées de licenciement».

La mémoire des CFF

Verena Schmid Bagdasarjanz recommande les archives de CFF Historic à d'autres historiennes et historiens et aux ferroviathes, notamment pour des recherches sur la réorganisation de 1923: «Le potentiel de recherche dans les dossiers de cette époque est encore très important.» Le fonds des archives et de la bibliothèque spécialisée est impressionnant: 3700 mètres linéaires de documents historiques des CFF et des compagnies antérieures datant du XIXe siècle, pas moins de 30 000 livres, ainsi que des magazines et autres documents sur les chemins de fer et les transports, un demi-million de photos et 120 000 plans. En tant que mémoire des CFF, CFF Historic exécute ainsi un mandat légal: les CFF sont soumis à une obligation d'archivage. De nouvelles pièces sont ajoutées chaque année. En 2022, cela constituait 330 mètres linéaires. «Nous voulons et devons conserver notre patrimoine pour la postérité», déclare l'historienne Dorothee Ryser, responsable de la bibliothèque spécialisée et des archives. On ne peut pas les utiliser tels quels; les productions numériques étant de plus en plus présentes, il faut évaluer et trier préalablement les documents. Tous



- Samantha Pellegrini, au service de l'histoire ferroviaire depuis 1999
- Dorothee Ryser «veut et doit» conserver le patrimoine
- ↙ Hanna Gabriela Diedrichs et Andres Janser remontent loin dans l'histoire du design des CFF



les documents doivent non seulement être stockés, mais également rendus accessibles. L'année dernière, le personnel et les bénévoles ont traité plus de 200 mètres de documents ainsi qu'au moins 10 000 photos et le même nombre de plans. Samantha Pellegrini aussi. Lorsqu'en 1999, la spécialiste d'exploitation issue d'une famille tessinoise de cheminots a changé de métier, la fondation CFF Historic n'existait pas encore. L'ancienne «in-fothèque» appartenait aux CFF et le fonds de la bibliothèque était enregistré dans des fichiers volumineux. La recherche numérique dans le fonds est possible pour la clientèle depuis 2002. Samantha Pellegrini peut énumérer par cœur les trésors les plus recherchés de la bibliothèque: «La collection des indicateurs officiels, le registre du matériel roulant, le Bulletin des CFF et le registre des employés pour la recherche d'ancêtres.»

Un design reconnu

Andres Janser et Hanna Gabriela Diedrichs, appelée Thormann, suivent une autre mission au sein de la collection d'archives et d'objets de CFF Historic. Le chercheur et la doctorante de l'Université des arts de Zurich s'intéressent à l'histoire du design des CFF dans le cadre d'un projet du Fonds national. Ils poursuivent ainsi ce qui a été commencé en 2019, avec une exposition au Museum für Gestaltung de Zurich. Sous la direction de la professeure Sarah Owens, ils sont trois chercheurs à étudier l'évolution générale depuis 1902 et toutes les disciplines du design, dans le cadre d'un projet de quatre ans: Andres Janser, l'architecture, Hanna Gabriela Diedrichs, la communication visuelle et Amanda Unger, le design industriel. En tant qu'ancien commissaire de l'exposition, Andres Janser est convaincu que le résultat attirera l'attention internationale. En effet, les prestations des CFF en matière de design sont très réputées. Le design du train TEE quadricourant, co-conçu en 1961 par Walter Henne pour le compte de SIG Neuhausen, à la fois designer industriel et architecte, en est un bon exemple. Ou l'architecture, incarnée pendant un quart de siècle par Uli Huber, architecte en chef des CFF qui n'a rien conçu

lui-même mais qui visait le plus haut niveau avec des concours d'architecture. C'est également à l'ère Huber que l'on doit la cohérence des logos et pictogrammes. «Les CFF n'étaient certes pas les pionniers en Europe», commente Andres Janser, «mais ils ont su tirer le meilleur d'autres compagnies européennes et l'exploiter pour le faire évoluer.» Hanna Gabriela Diedrichs est convaincue que ce qui a été fait au début des années 80 et 90 s'inscrira dans la durée: «Les moyens de communication changent, mais la base reste.»

Un fonds impressionnant: 3700 mètres linéaires de documents ferroviaires historiques – 330 mètres sont venus s'y ajouter sur la seule année 2022.

Un fonds impressionnant: 3700 mètres linéaires de documents ferroviaires historiques – 330 mètres sont venus s'y ajouter sur la seule année 2022.

Andres Janser apprécie tout autant l'architecture des CFF. Représentée par des architectes de renom tels qu'Herzog & de Meuron à Bâle ou Santiago Calatrava (gare de Zurich Stadelhofen). Des architectes d'avant-garde tels qu'Alfred Ramseyer (gares d'Olten, Hammer et Flüelen) ou Max Vogt ont également apporté leur contribution. Pour Andres Janser, le processus de création est presque aussi passionnant que le résultat. Les archives de CFF Historic sont pour lui une aide précieuse. Il est impressionné par l'architecte Charles Dubois, qui a conçu six gares en Suisse romande au début du XXe siècle et se demande comment il est possible d'obtenir autant de contrats en seulement dix ans. Il trouve la réponse dans les registres des fonctionnaires: Charles Dubois était employé auparavant par les CFF. On se connaissait donc. Les Chemins de fer fédéraux n'en ont pas pâti: la gare Art nouveau de Lausanne, dont Dubois était co-responsable, est un joyau d'histoire architecturale. ■

Trouvailles issues des fonds de CFF Historic



Ob_01005, Ob_01007, Ob_01004, Ob_01006

Un éléphant sans une ride

La locomotive à vapeur C 5/6 2978 «Elefant» fait aujourd'hui encore le bonheur du public qui monte à bord. Presque aussi élégants sont les accessoires destinés à sa cabine de conduite – ici, une burette d'huile et une boîte à pétards. Ils font partie de la collection de René Sansonnens, acquise par les CFF en 1990 et transmise à CFF Historic lors de la création de la fondation..

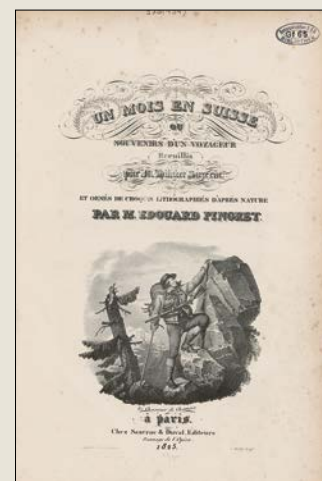


C_0046_0121

La locomotive et ses blasons

L'Ae 6/6 fait partie des locomotives suisses mythiques. Une popularité qu'elle doit notamment à ses ornements. Presque instinctivement, nombre de voyageuses et voyageurs recherchaient les armoiries de leur ville ou de leur canton. Nous voyons ici le blason de Lugano. La fabrication de ces blasons a fait l'objet d'un article dans le Bulletin des CFF de 1965 (n° 10, p. 18-19).

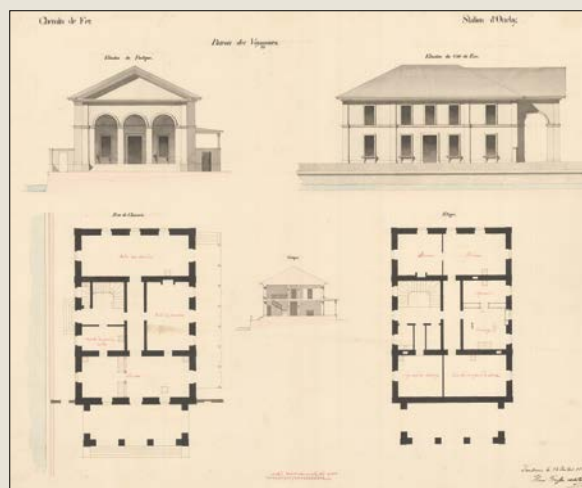
Histoire(s) ferroviaire(s)



SBB Gf 65

Le livre le plus ancien

Quand Hilaire Sazerac a parcouru la Suisse en 1825, le chemin de fer n'existait pas. Il a publié ses impressions de voyage sous le titre «Un mois en Suisse, ou souvenirs d'un voyageur». Son livre est le document le plus ancien de la bibliothèque spécialisée des CFF. Les anciens comptes rendus de voyage ont une valeur exceptionnelle pour l'histoire des transports et de la mobilité en Suisse.



PL_173_00018_02

Jamais concrétisée

Des croquis minutieusement dessinés pour une station Lausanne Ouchy – jamais construite – en 1839 sont les plans les plus anciens conservés dans les archives de CFF Historic. La gare située à côté de l'embarcadère devait devenir le point de départ d'une liaison ferroviaire entre le Léman et le lac de Neuchâtel. Cette découverte unique a été réalisée en 2023.



← Passionné de train dès son plus jeune âge: Martin Gysin devant l'actuel projet de restauration de l'association Historische Eisenbahn Gesellschaft, la voiture B 3505 datant de l'époque où les CFF n'existaient pas encore.

Monuments roulants

*Ruedi Eichenberger (texte)
Guy Perrenoud (photographie)*

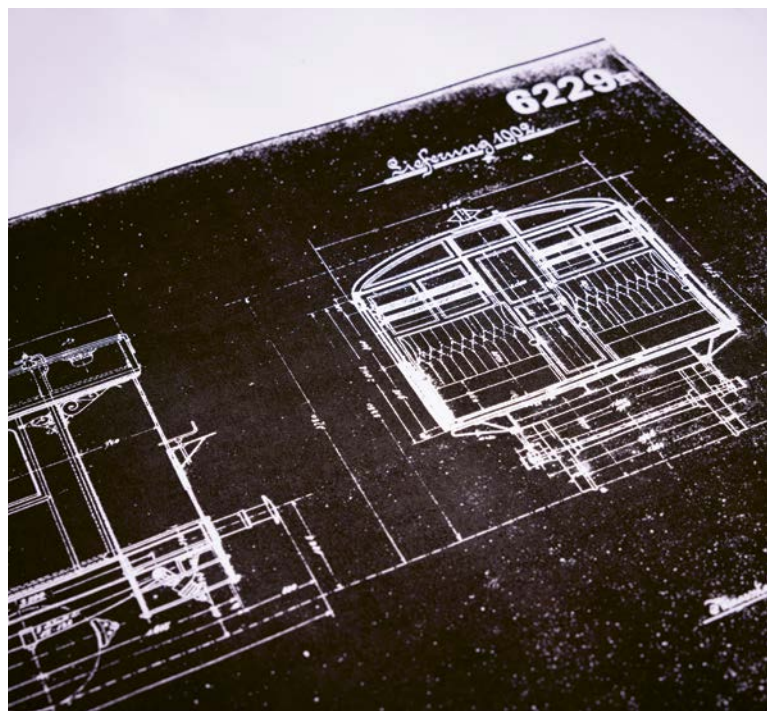
Le patrimoine ferroviaire vit et roule. Grâce au travail de bénévoles et à l'expertise de professionnels, le matériel roulant historique permet de voyager dans le temps.

Construite en 1902, la voiture à deux essieux avec le numéro B 3505 (RM_W_0020) fait parfois grincer des dents les gens qui la restaurent, en particulier lorsque les derniers mois ont été consacrés au ponçage de lambris pour l'aménagement intérieur. «Nous avons utilisé du papier de verre avec un grain de 150 et passé trois heures par lamelle», se souvient Martin Gysin. Vice-président de l'association Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG), Martin Gysin est présent presque tous les samedis de travail à Delémont. À la rotonde, un dépôt de locomotives âgé de 130 ans, il participe aux opérations de masticage, ponçage, vernissage et peinture effectuées sur cette très vieille dame. Sur la quasi-douzaine de membres actifs, trois ou quatre sont généralement là. La voiture B 3505 est l'une des rares voitures à banquettes capitonnées de l'ère de la vapeur parvenues jusqu'à nous. Elle a été

construite par la Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) pour la Compagnie romande du Jura-Simplon. Mais un an plus tard, ces chemins de fer privés ont fusionné avec les jeunes CFF et cette voiture avec eux. Passionné de chemins de fer, Martin Gysin n'avait que 15 ans et était encore à l'école lorsqu'il a fondé l'association en 1985 avec l'apprenti Thomas Pulfer, de trois ans son aîné. «Nous étions pleins d'enthousiasme, mais nous avions peu d'expérience et nous ne voulions pas nous contenter de trains miniatures», dit-il. Ils n'ont, bien entendu, pas été pris au sérieux au début. Il a fallu attendre cinq ans pour qu'Hans G. Wägli, alors responsable des affaires historiques des CFF, déclare: «Ce ne sont pas que de jeunes rêveurs, ils travaillent sérieusement.» Cet avis leur a ouvert les portes de la rotonde de Delémont, aujourd'hui classée dépôt historique.

Respecter les plans d'origine au détail près

On comprend mieux pourquoi Martin Gysin a aussi fait du train sa profession. Aujourd'hui âgé de 53 ans, il est chef de train et responsable des examens du personnel d'accompagnement. La B 3505 de 1902 est déjà le cinquième véhicule que HEG remet en état de marche.



HEG conserve son statut d'association bien qu'elle soit un Team de CFF Historic depuis 2017. Lors de ses projets, elle se fixe des exigences élevées: «Nous voulons retrouver le plus possible l'état d'origine», affirme Martin Gysin. On voit cela par exemple à la plateforme d'entrée ouverte. La face inférieure du toit doit être «gris clair». Mais à quoi ressemble un gris clair de vieilles photos prises avant la photographie couleur? Les tests à eux seuls exigeaient beaucoup de patience.

Martin Gysin s'enflamme totalement pour cette voiture. Avec son éclairage à dynamo électrique, la B 3505 est un véhicule moderne et élégant.

La première étape de restauration, la remise à neuf du châssis en acier et de la caisse en bois, a commencé il y a six ans à Halberstadt (Saxe-Anhalt). Fin 2021, la deuxième étape des travaux intérieurs a suivi à la rotonde de Delémont. Le fait qu'en 1962 l'intérieur de la voiture B 3505 ait été recouvert de Pavatex lors de sa seconde vie en tant que véhicule utilitaire pour les essais de freinage a aidé l'équipe de Martin Gysin. La structure en bois qui se trouvait derrière a été retrouvée en partie intacte. Mais les sièges capitonnés de la voiture de deuxième classe (les CFF disposaient de trois classes jusqu'en 1956) et les élégants porte-bagages en fonte et filets noués ont malheureusement été perdus. Martin Gysin s'enflamme totalement pour cette voiture. Avec son éclairage à dynamo électrique, c'est un véhicule moderne et élégant.

Avec la nationalisation, les CFF ont hérité d'un parc de véhicules de la Compagnie Jura-Simplon qui figurait parmi les meilleurs de son époque et qui a donc eu une influence sur les premières commandes passées par les jeunes chemins de fer nationaux. Des photos contemporaines ont facilité la restauration de la précieuse voiture. Et aussi des trouvailles imprévues: Gysin a trouvé le modèle du porte-bagages en fonte en tant que pièce d'origine sur le site Ricardo. Mais les plans d'origine étaient d'une importance capitale. Les archives de CFF Historic en contiennent une multitude. À Windisch, on trouve un nombre impressionnant de plans de locomotives et voitures, y compris des plans détaillés. Les plus anciens datent de 1855. On doit également le rassemblement d'un tel trésor au travail des bénévoles. Karl Emmenegger est un spécialiste en la matière. Cet ancien directeur des ressources humaines de Bâle-Ville à la retraite a répertorié à ce jour pour CFF Historic près de 3000 plans rien que pour les voitures SIG. Admirateur des ouvrages précurseurs de l'industrie suisse du matériel roulant, il a également publié un livre sur les voitures en acier léger.

Rouler plutôt qu'entreposer

La flotte de la Fondation pour le patrimoine historique des CFF compte aujourd'hui environ 90 locomotives historiques et automotrices ainsi que 120 voitures. Les deux tiers sont en état de marche. Huit équipes de bénévoles prennent soin de ces témoins de l'histoire ferroviaire à Brugg, Delémont, Erstfeld, Olten, Rapperswil, Saint-Maurice et Winterthur. En outre, cinq experts de CFF Historic en poste à Olten entretiennent à plein temps le matériel roulant historique. Chaque site a ses spécialités: à Erstfeld, on s'occupe de la légendaire «Crocodile», la

- ← ← Au plus près de l'original: mise en place d'encadrements de fenêtre reproduits
- ← La restauration s'appuie sur des plans originaux de 1902.
- Porte-bagages en fonte coulés selon des plans anciens



locomotive du Gothard Ce 6/8, à Brugg les grosses locomotives à vapeur C 5/6 et A 3/5 ou à Olten de l'emblématique train TEE quadricourant.

«Préserver les grands moments de l'histoire des véhicules des CFF»: c'est ainsi que Thomas Scholian, responsable de la documentation, a formulé la mission de la collection de véhicules. «Conserver», explique Anna Hagdorn, responsable Collection/Médiation chez CFF Historic, «cela représente bien plus que le simple entretien physique des véhicules. Il faut également faire vivre ce patrimoine.» Dans l'idéal, le matériel roulant historique ne serait pas seulement exposé dans un musée, mais également utilisé lors de reconstitutions de voyages conformes à ceux de l'époque. Avec l'élimination progressive de séries entières de véhicules, les candidats sont nombreux. Selon Anna Hagdorn, il n'est pas possible de conserver tous les types de véhicules: «Il faut peser le pour et le contre et à l'avenir, envisager des alternatives à la collecte physique, car les véhicules qui circulent à l'heure actuelle principalement grâce à des logiciels pourront difficilement continuer à être exploités dans 50, voire 100 ans.»

Le travail ne s'arrête pas là

Le chemin de fer historique fait face à un autre défi, la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Comme il y a de moins en moins de mécaniciens ou serruriers avec une formation classique parmi les bénévoles, la connaissance des trains électriques et à vapeur traditionnels tend à disparaître. «Qui sera capable d'entretenir une locomotive à vapeur dans dix ans?», s'inquiète Thomas Scholian. Pour asseoir son expertise et étendre son savoir-faire, CFF Historic mise donc sur une «stratégie d'internalisation»

concrète et élargit ainsi en permanence l'éventail des prestations réalisées dans son propre atelier. La pénurie de main-d'œuvre qualifiée est un problème que connaît aussi Delémont. Mais cela n'entame pas la détermination de Martin Gysin. L'équipe a récemment pu embaucher un charpentier qualifié de 39 ans, se réjouit-il. Et il faut consacrer le temps nécessaire à chaque projet, à savoir cinq à dix ans. En ce qui concerne la voiture B 3505: «J'espère qu'en 2025, elle traversera pour la première fois la vallée de Laufon avec un beau train.» Et ensuite? D'autres projets l'attendent déjà. À l'extérieur de la rotonde, deux voitures de première et deuxième classe attendent déjà d'être restaurées, une voiture CFF à deux essieux et une voiture à trois essieux de la Compagnie Jura-Simplon. «Ce sera un jour un merveilleux train à vapeur du début du XXe siècle», prédit-il. ■

Les archives de CFF Historic à Windisch contiennent environ 120000 plans de voitures et de wagons, de locomotives ou de trains entiers, mais aussi de gares, d'installations ferroviaires, de ponts, de tunnels et autres ouvrages ferroviaires.

Trains qui racontent l'histoire ferroviaire

Sept trains ayant ponctué les 150 dernières années illustrent l'évolution technique du chemin de fer. Chacun d'entre eux est le reflet d'une époque. Toutes les locomotives et voitures représentées appartiennent au parc de véhicules de CFF Historic et sont utilisées pour des trajets à bord de trains historiques.

Les débuts

Train de la «ligne des petits pains espagnols» de 1847 avec locomotive «Limmat» (reproduction de 1947, max. 30 km/h) et voitures ouvertes et fermées (reproductions également).



À toute vapeur

Voyager au début du XXe siècle: locomotive B 3/4 1367 (1916, max. 75 km/h) avec des voitures à caisse en bois.



L'arrivée du courant

Les débuts de l'électrification, symbolisés par la légendaire «Crocodile» du Gothard: Ce 6/8 II 14253 (1919, max. 65 km/h) tractant un train de marchandises.



Catégorie poids lourd

Un train des années 1930: l'Ae 4/7 10976 de la Fabrique de machines Oerlikon (1932, max. 100 km/h) avec de lourdes voitures en acier, d'environ 43 tonnes chacune, qui ont succédé aux modèles à caisse en bois.



Plus légers et plus rapides

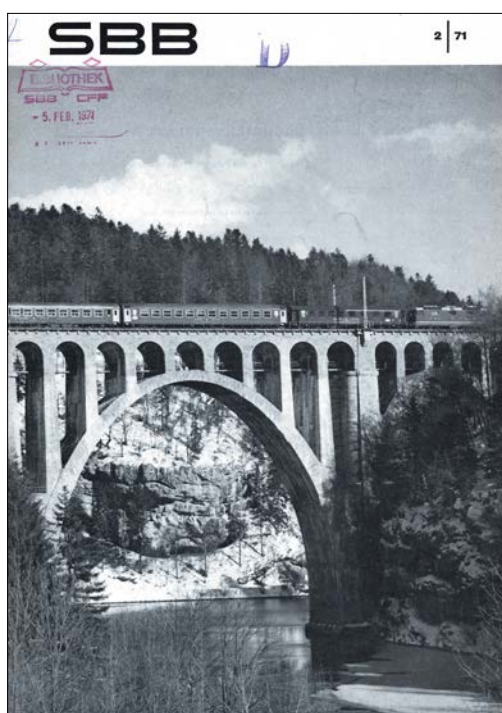
À partir de 1935, les trains deviennent plus rapides: à gauche, locomotive Re 4/4 I 10001 (1946, max. 125 km/h) et voitures en acier léger (prototype de 1937, env. 27 tonnes); à droite, RAe 2/4 1001, «Flèche rouge» (1935, max. 125 km/h).



Rallier l'Europe

C'est vers 1960 que débute la marche triomphale des automotrices non séparables. Le luxueux Trans-Europ-Express RAe TEE II 1053 en est un exemple iconique (1961, max. 160 km/h), conçu pour fonctionner avec quatre systèmes électriques différents.





Quelles étaient les préoccupations du personnel des CFF? Comment l'entreprise gérait-elle la critique? L'exploration des archives des journaux du personnel des CFF et les discussions avec des témoins oculaires donnent un aperçu passionnant de l'histoire ferroviaire au cours des cent dernières années.

← Train Paris–Rome sur le viaduc du Day enjambant l'Orbe, Bulletin des CFF, février 1971

La documentation des CFF à l'épreuve du temps

*Stefan Boss (texte)
CFF Historic (reproductions)*

Les CFF ont été l'une des premières entreprises en Suisse à disposer de son propre journal interne d'entreprise: en mai 1924, il y a presque 100 ans, le «Bulletin des CFF» voyait le jour. Le monde ferroviaire suisse était alors mis en vedette une fois par mois. À l'époque, comme le rapporte l'historien Thomas Köppel dans un article de la revue spécialisée «Ferrum» en 2006, l'ambiance au sein du personnel était morose. Lors de la grève générale de 1918, une grande partie du personnel s'était rangée du côté des grévistes. Dans les journaux syndicaux de l'époque, la direction des CFF avait mauvaise presse. Ce nouveau magazine lui permettrait bientôt de renverser la vapeur. Le Bulletin parut dès le début en allemand, français et italien.

Informer et attirer la sympathie

Selon Thomas Köppel, le magazine du personnel avait pour mission d'aider le personnel à comprendre le fonctionnement de l'entreprise. La guerre ayant ébranlé les CFF, il était alors déjà question de réduction des coûts. En outre, on voulait également former techniquement le personnel et le sensibiliser à la prévention des accidents, selon l'exemple d'un journal ferroviaire du pays voisin, au nord de la Suisse. Ainsi, les CFF ont publié les photos des collaborateurs et collaboratrices décédés dans des accidents de train, ce qui devait certainement avoir un effet préventif. Dès le début, le Bulletin imprimait des questions et réponses simples relatives à l'exploitation



- ↑ La vapeur rencontre l'électricité à la gare centrale de Zurich: Bulletin des CFF, décembre 1924
- Faire du profit avec les gares, Courier CFF, septembre 1985
- ↓ Une infrastructure à bout de souffle, Courier CFF, octobre 1998

ferroviaire, notamment des instructions de service, comme le montre la lecture d'anciens numéros de la bibliothèque. Un peu dans ce genre: est-ce que toutes les voitures d'un train doivent être ouvertes, même lorsqu'il y a peu de passagers? Réponse: oui. On trouve également des nouvelles relatives aux départs à la retraite et aux promotions. Au fil du temps, une certaine forme de critique put également s'y exprimer, ce que montre un article de 1945. Employé du trafic marchandises, Albert Kunz écrit ainsi que la formation du personnel commercial des CFF est négligée par rapport au secteur privé. Pendant la Seconde Guerre mondiale, de nombreuses personnes abandonnèrent l'automobile au profit du train en raison de la pénurie de carburant. Selon Albert Kunz, cela devait encore changer après la guerre. C'est pourquoi, il était nécessaire de mieux former le personnel commercial. Ces détails montrent que le Bulletin est une précieuse source d'informations historiques. Cependant, l'entreprise était rarement critiquée au sein du journal. D'après Sébastien Jacobi, rédacteur de l'édition française du Bulletin à Berne de 1969 à 1984, les gens s'adressaient en général directement au responsable par téléphone si quelque chose ne leur convenait pas. Désormais âgé de 89 ans, il est le seul rédacteur du Bulletin encore en vie. Il souligne de manière positive le fait qu'à cette époque-là, aucune réunion n'avait lieu. Son patron les considérait comme une perte de temps. «S'il voulait aborder un sujet, il venait dans mon bureau et nous discussions spontanément.»



Faire participer plutôt que faire la leçon

L'âge d'or des médias des CFF a sans doute commencé en 1985: le magazine du personnel a alors été entièrement

Les fonds de revues des CFF font partie de la bibliothèque de CFF Historic, riche de plus de 30 000 documents sur le thème des chemins de fer et des transports – livres, revues spécialisées, vidéos et indicateurs officiels. En 2001, la bibliothèque spécialisée constituée par les CFF a été transférée à CFF Historic. Elle est utilisée par des ferroviathes, étudiants et chercheurs.

repensé. Il s'orientait vers plus de proximité avec les lecteurs, de participation ainsi que sur le savoir-faire journalistique et s'intitulait désormais simplement «Courrier CFF». «C'était l'époque de la mort des forêts et de l'abonnement demi-tarif à 100 francs, un vent nouveau soufflait sur les chemins de fer», se souvient Ruedi Eichenberger, 71 ans. Devenu rédacteur en chef à cette époque, il allait modeler le magazine du personnel pendant trois décennies. Ce renouveau s'explique par le fait qu'il fallait séparer communication interne et externe. Le caractère interne du «Bulletin» n'était alors plus si dominant. Les clients des chemins de fer avaient maintenant leur «Magazine des CFF». Il a été par la suite remplacé par «Via» qui a cessé de paraître en 2022.

Les CFF ont été l'une des premières entreprises en Suisse à disposer de son propre journal interne d'entreprise, en 1924.

Le «Courrier CFF» paraissait dans une édition à quatre colonnes, initialement en noir et blanc avec une seule couleur vive, le rouge CFF. Dans le premier numéro de 1985, un article expliquait que les uniformes des CFF étaient désormais fabriqués en prêt-à-porter et non plus sur mesure, ce qui permit aux CFF d'économiser un million de francs par an. Page suivante, un autre article traitait du froid extrême en hiver qui pose des problèmes «non négligeables» pour l'exploitation ferroviaire. Grâce

au nouveau format de journal et aux presses rotatives, le journal put davantage suivre l'actualité. Dès le début, les lecteurs étaient invités à écrire au journal. Comme il était de coutume dans les quotidiens, le courrier des lecteurs devait être signé avec le nom complet. Dans l'un des premiers numéros, un lecteur suggérait que la hausse de prix annoncée pour mai 1985 ne soit pas appliquée à la vente de billets aux distributeurs automatiques. Il souhaitait ainsi dynamiser les ventes via ces nouveaux canaux de distribution. Ruedi Eichenberger se souvient qu'un responsable était intervenu pour tenter d'empêcher l'impression. Il a fallu l'aval du secrétaire général de l'époque (et plus tard patron des CFF) Benedikt Weibel pour permettre la publication de la lettre du lecteur, accompagnée d'une prise de position du service marketing des CFF. «Notre concept de dialogue ouvert trouvait un écho», explique Ruedi Eichenberger. En 1999, un événement crucial, ayant entraîné de nombreuses critiques des lecteurs dans le «Courrier CFF», a été le passage des CFF d'une régie fédérale à une société anonyme et la création des trois divisions Voyageurs, Trafic marchandises et Infrastructure (la division Immobilier a été créée plus tard). «C'était un problème qui inquiétait le personnel depuis des années, notamment parce qu'il engendrait la perte du statut de fonctionnaire», dit Ruedi Eichenberger. À son époque, l'accession progressive des femmes aux métiers traditionnellement masculins a également suscité un large écho: «Nous avons traité de la première femme mécanicienne et de la première femme conductrice de train, un thème qui a parfois été critiqué par les hommes.»

Suppression de la version imprimée

Au plus tard à partir de 2005, Ruedi Eichenberger identifia une tendance accrue à une approche descendante de la communication: «Les éléments de langage étaient de plus en plus nombreux et le journal du personnel était de plus en plus instrumentalisé.» À partir de 2001, le journal parut deux fois plus souvent, à savoir toutes les deux semaines. En 2012, le journal fut remplacé par le magazine «En route» qui paraissait dix fois par an et était le fruit d'une collaboration avec une agence externe. La parution de la version imprimée cessa quatre ans plus tard. Et maintenant? Désormais, la communication interne et externe s'effectue de manière digitale, comme l'explique Lisa Forster de l'unité Communication. La publication s'intitule «CFF News» et elle est accessible via l'intranet ou l'application. «Nous publions des articles sur les décisions importantes, classons les sujets par rubrique et le PDG s'adresse régulièrement aux collaborateurs et collaboratrices par message vidéo, ce qui est très apprécié.» Le personnel des CFF peut exprimer ses opinions en utilisant la fonction de commentaire. «Mais en général, les commentaires ne sont pas aussi nombreux qu'on le souhaiterait», dit Lisa Forster. Et si un projet ne se passe pas comme prévu? «Dans ce cas, nous essayons de faire notre autocritique. Il n'y a pas de place pour la complaisance.» ■




À propos des ferrovipathes

Les ferrovipathes sont des personnes pour qui le train est bien plus qu'un simple moyen de transport. La plupart d'entre elles ont un domaine de prédilection. Le long des voies se pressent ainsi les amateurs de tunnels et de ponts. Mais il existe aussi des passionnés d'aiguillages, de signalisation, de postes d'enclenchement, d'horloges de gare et d'uniformes de cheminots. Ou encore des férus d'histoire ferroviaire qui veulent en savoir toujours plus sur le passé. En Suisse, ils se donnent par exemple rendez-vous à Windisch, Olten ou encore au dépôt de locomotives d'Erstfeld. Autant de lieux où l'on fait vivre, célèbre et transmet l'histoire des CFF. Et pas seulement pour les ferrovipathes.



Jaroslav Rudiš (né en 1972 en République tchèque, texte) est écrivain et dramaturge. Il a publié dernièrement un «Mode d'emploi pour voyager en train» («Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen») dans la collection «Gebrauchsanweisung» des éditions Piper. Avec le dessinateur de bande dessinée **Jaromír 99** (né en 1963 en République tchèque, illustration), il est l'auteur du roman graphique «Alois Nebel» consacré à un cheminot, dont a été tiré un film d'animation (récompensé).



CFF Historic initie le public à l'histoire culturelle et économique de la Suisse ferroviaire. Pour cela, la fondation collecte, conserve, documente et archive depuis 2001 des témoignages de l'histoire ferroviaire sous forme de documents, livres, objets, œuvres d'art et autres supports. À travers de nombreuses manifestations tout au long de l'année, nous faisons revivre le passé tout en ouvrant la voie vers l'avenir. Pour en savoir plus sur CFF Historic, rendez-vous sur www.cffhistoric.ch.

