

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1959)

Rubrik: Administration et personnel

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

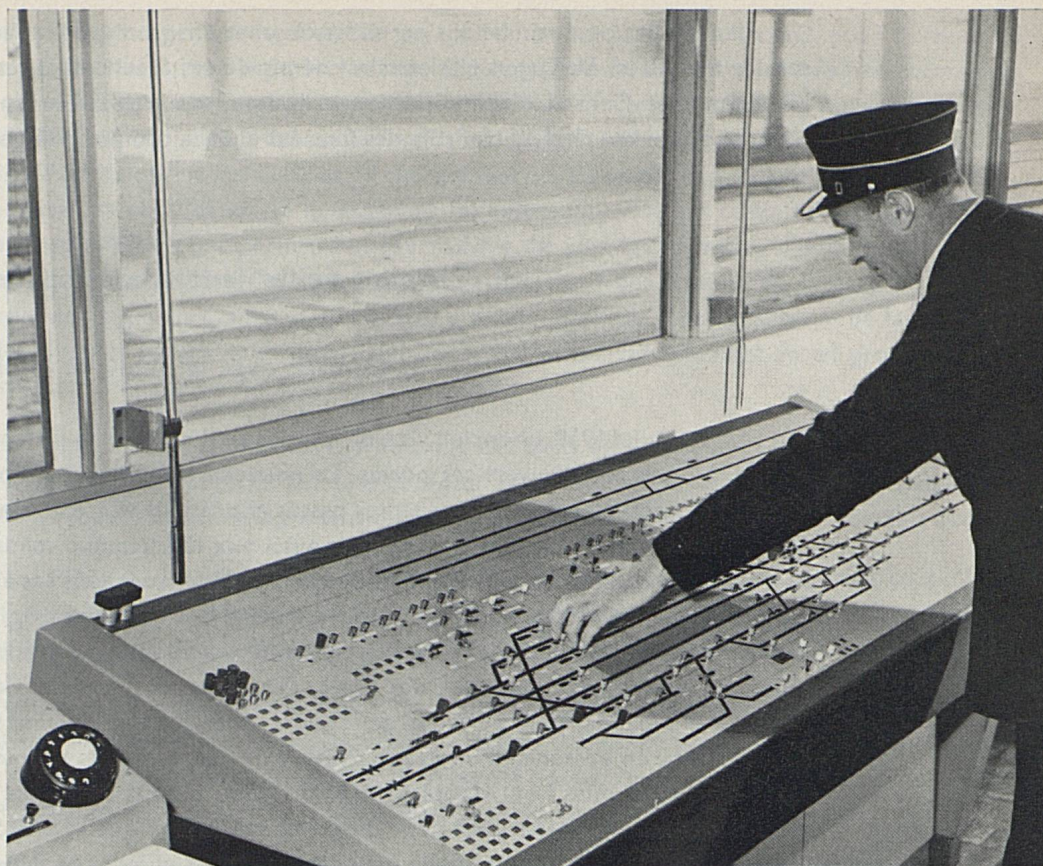
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Administration et personnel



Commande d'un poste moderne à tableau géographique

I. Conseil d'administration, Direction générale et Directions d'arrondissement

1. Conseil d'administration

Au cours de six séances, tenues toutes à Berne sous la présidence de M. Rodolphe Stadler, le Conseil d'administration a traité 38 affaires au total. Le public a été informé au fur et à mesure des décisions prises. Une délégation du Conseil a inspecté les ateliers de Bienne et l'atelier de la voie de Hägendorf.

Après son élection au Conseil fédéral, le vice-président, M. Ludwig von Moos, député au Conseil des Etats, de Sachseln, s'est retiré du Conseil d'administration, dont il avait fait partie pendant six ans. De leur côté, MM. Gino Nessi, de Lugano, et Gaston Schelling, de La Chaux-de-Fonds, ont donné leur démission pour la fin de la 19^e période administrative, qui coïncide avec celle de l'exercice. L'un et l'autre avaient participé aux travaux du Conseil pendant quatre ans. En lieu et place des trois démissionnaires, le Conseil fédéral a désigné, dans sa séance du 21 mars 1960, MM. Franco Ender, ing. dipl., de Ruvigliana, Hans Fischer, conseiller national et avocat, de Grosswangen (Lucerne), et Pierre-Auguste Leuba, conseiller d'Etat, de Neuchâtel.

2. Direction générale et Directions d'arrondissement

La Direction générale a tenu 47 séances et pris 307 décisions.

Dans six conférences des directeurs, les directeurs généraux et les directeurs d'arrondissement ont procédé à des échanges de vues d'ordre général et traité les questions suivantes, pour ne citer que les plus importantes: introduction de la semaine de 46 heures pour le personnel soumis à la loi sur la durée du travail, surveillance de l'effectif du personnel, études des temps de travail dans le service de l'exploitation, problème rail/route, tâches et possibilités de la bibliothèque CFF.

Il n'y a pas eu de mutations parmi les organes dirigeants. En revanche, le chef de la caisse principale et du service des titres, M. Eugen Hasler, s'est démis de ses fonctions après avoir été nommé directeur général de l'Eurofima. Le Conseil d'administration a désigné son successeur en la personne de M. Ernst Scheidegger, jusqu'ici adjoint au chef du contrôle des finances et de la comptabilité générale, à Berne.

II. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

1. Contacts avec le public et information

Le 1^{er} juillet 1959, un ancien vœu de tous les amis du chemin de fer s'est réalisé: la «Maison suisse des transports», à Lucerne, a ouvert ses portes. La nouvelle institution peut prétendre être le premier et seul musée d'Europe à présenter le trafic des temps passés et présents et à accorder l'hospitalité aux transports sur rail, sur route, par bateau et dans les airs, comme aussi aux télécommunications et au tourisme. La division consacrée au trafic ferroviaire montre l'évolution du chemin de fer sous tous ses aspects, depuis le «Spanisch-Brötli-Bahn» jusqu'au train direct intervalles; on y trouve en effet des véhicules originaux, des modèles, des photographies et des graphiques. Mais la présentation ne se limite pas au matériel roulant; elle comprend aussi tout ce dont les trains ont besoin pour circuler: des voies, des ponts, des tunnels, des gares, des agents, etc. Depuis que la Maison a été inaugurée le 1^{er} juillet par l'ancien chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, M. G. Lepori, en présence d'un grand nombre de représentants et d'amis des divers moyens de transport, plus de 136 000 personnes l'ont visitée (total à fin 1959); c'est là un chiffre qui dépasse les prévisions les plus optimistes. Dès maintenant on peut donc dire avec satisfaction que la Maison des transports atteint le but qui lui est assigné: éveiller l'intérêt du public pour les transports et leurs problèmes.

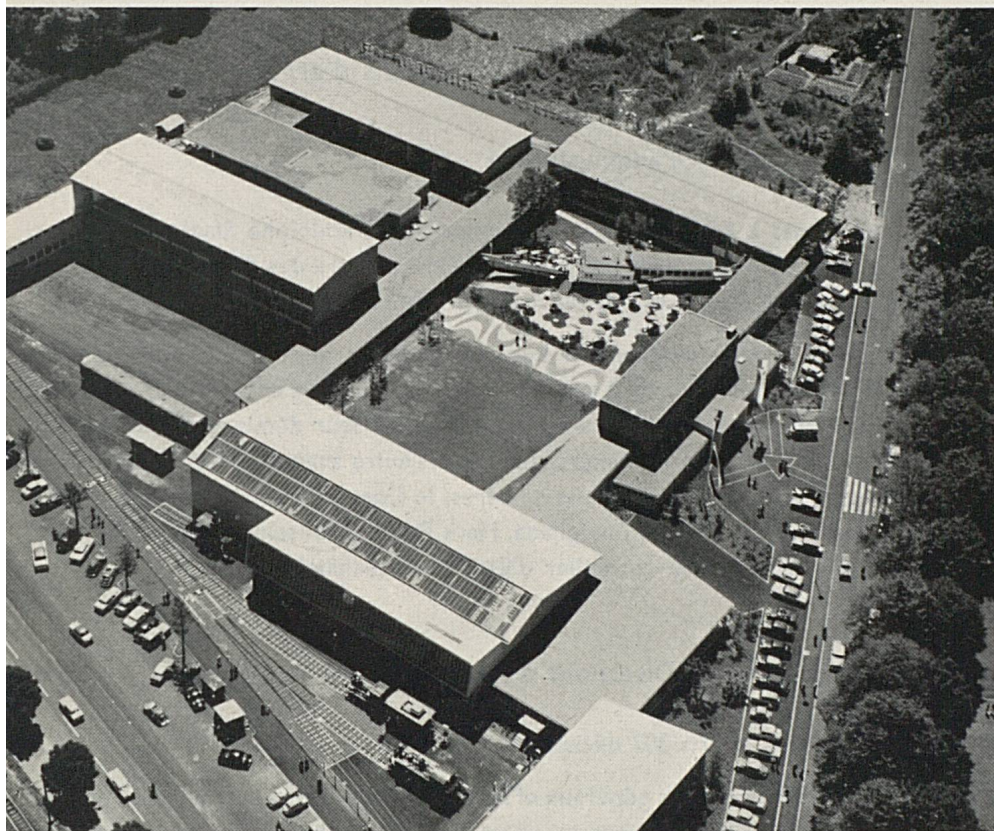


Photo de gauche: La Maison suisse des transports, à Lucerne, qui a été inaugurée le 1^{er} juillet 1959, se compose de plusieurs pavillons. En bas: Le pavillon des chemins de fer, que précèdent d'historiques véhicules originaux.

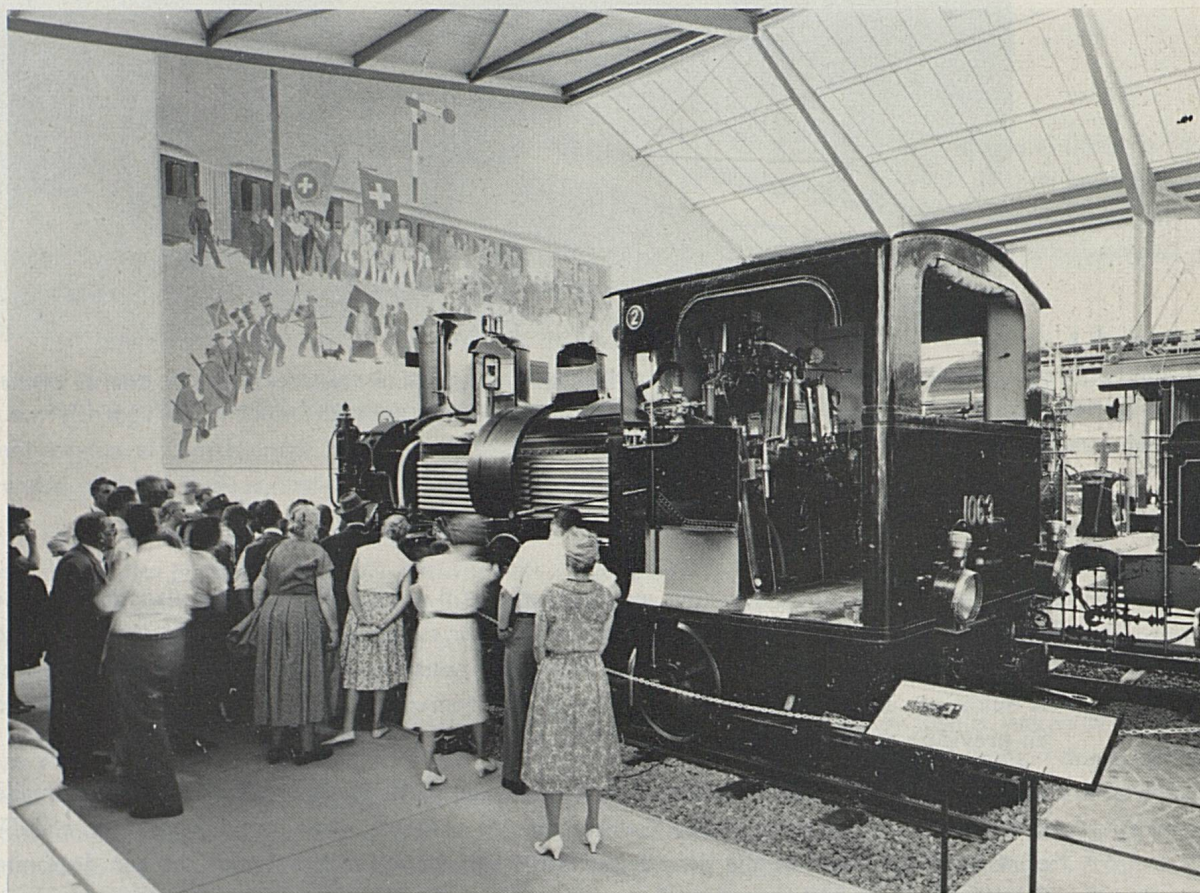
Photo de droite: Après son discours d'inauguration, M. Lepori, conseiller fédéral, converse avec MM. Schaller, conseiller national, et Dietschi, député au Conseil des Etats.

Cette année aussi, des visites d'installations et des voyages de presse ont été organisés pour permettre aux rédactions, aux journalistes libres, aux reporters et aux photographes de connaître les progrès accomplis et les problèmes qui se posent. C'est ainsi que la presse a été conviée lors de l'introduction des nouveaux trains-navette, pour être renseignée sur la question des croisements rail/route et les mesures de sécurité qui ont été prises, ainsi que pour visiter les nouvelles installations de chargement des automobiles à Brigue, Iselle et Göschenen et apprécier les améliorations dont bénéficie le transport des automobiles par les tunnels du Simplon et du Saint-Gothard. D'autres manifestations ont permis aux journalistes de voir les chantiers d'aménagement des lignes italiennes d'accès à la Suisse (Arona-Gallarate-Luino), l'avancement des travaux de la gare de Berne, le nouvel atelier de la voie de Hägendorf, ainsi que le bateau à emploi multiple «Romanshorn» de la flotte du lac de Constance. Des journalistes suisses et étrangers ont été accueillis individuellement ou en groupe et ont reçu des informations sur les Chemins de fer fédéraux.

Des conférences de presse ont été consacrées à la réforme des tarifs de voyageurs, de bagages et de colis express et au nouveau régime des transports de lait dans la région zurichoise. Il est réjouissant de constater que la presse témoigne en général beaucoup de compréhension pour les problèmes qui se posent aux chemins de fer.

Le Bulletin des CFF, organe du personnel dont la présentation a été modernisée, reste une source d'information appréciée. Nombre de ses nouvelles passent dans la presse. Le courrier des lecteurs se rapporte souvent au chemin de fer, ce qui tend à prouver l'intérêt que l'opinion publique porte aux questions ferroviaires.

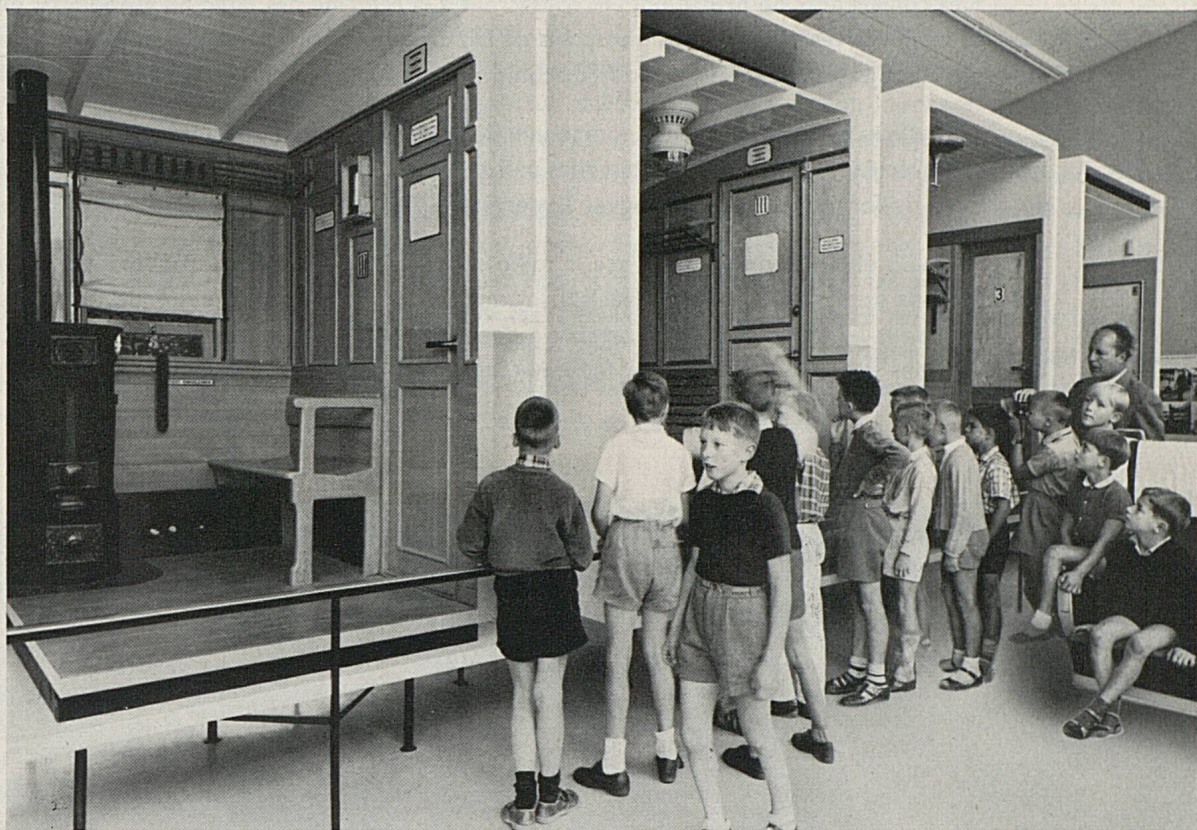
La radio et la télévision, ainsi que la radio scolaire, ont, elles aussi, fréquemment présenté les innovations des Chemins de fer fédéraux. La télévision romande consacre depuis l'automne une émission mensuelle aux transports sous le titre: Feu vert. D'octobre à décembre, l'Université populaire de Genève a organisé un cours de huit leçons sur les Chemins de fer fédéraux, qui ont fourni les conférenciers.



Sur les lignes des CFF, les locomotives à vapeur se font de plus en plus rares, mais à la Maison suisse des transports, elles suscitent toujours le plus vif intérêt. Jeunes et vieux se font expliquer la fonction des nombreux tubes, leviers et volants...

Dans le domaine du cinéma, les documentaires «L'activité itinérante du médecin des CFF» et «Les nouveaux trains-navette des CFF» ont pu être achevés et distribués. Pour le film «Minuten des Abschieds», qui est une coproduction des CFF et de trois autres chemins de fer d'Etat, les extérieurs, tournés dans les quatre pays intéressés, sont maintenant terminés. Le film en cinémascope «Dans la cabine de mécanicien d'une locomotive sur la ligne du Saint-Gothard», qui a été tourné pour l'Exposition universelle de Bruxelles, est présenté chaque jour au musée des chemins de fer de Nuremberg. Deux films CFF ont reçu un premier prix à la conférence cinématographique des chemins de fer européens d'Oslo.

Dans la série des cahiers CFF une nouvelle brochure a paru: «Nos véhicules moteurs»; de son côté, l'Œuvre suisse des lectures pour la jeunesse a publié le fascicule à découper «La gare aux marchandises». La bibliothèque et les archives photographiques ont de nouveau été abondamment mises à contribution.



Ces compartiments, datant de quatre époques différentes, témoignent de l'évolution du confort. Celui de gauche, de 1870, montre à ces écoliers que leurs arrière-grands-parents voyageaient déjà sans souffrir du froid...

2. Publicité

Selon la politique que nous avons inaugurée il y a quelques années dans le domaine des affiches, nous avons fait connaître les prestations du chemin de fer sur un ton enjoué, mêlé d'une pointe de combativité commerciale. Dans nos affiches destinées à l'étranger, nous avons surtout mis l'accent sur les beautés naturelles de la Suisse et sur ses chemins de fer presque entièrement électrifiés. Toute une série d'affiches ont été établies en prévision des Jeux olympiques de 1960, à Rome.

Les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau participé aux expositions traditionnelles suisses. Au Salon international de l'automobile de Genève, ils ont présenté, avec la maison Saurer et le VOLG, un nouveau pont de chargement mobile pour le transport tant de véhicules ferroviaires que de camions. La Foire suisse d'échantillons de Bâle comprenait pour la première fois le stand spécial «Transbordement rationnel des marchandises», où étaient exposés des moyens de transport des CFF affectés au trafic combiné rail/route. A l'«AIDA», à Lausanne, organisée en liaison avec le Congrès international de la distribution des produits alimentaires, nous

avons montré la Suisse sous l'aspect de la plaque tournante de l'Europe, ainsi que les transports de céréales au moyen des nouveaux wagons-silos. Au Comptoir suisse de Lausanne et à la Foire suisse de l'agriculture et de l'industrie laitière de Saint-Gall, nous avons prouvé, à l'aide de modèles de wagons mobiles, que le client peut profiter des avantages à la fois du trafic par wagons complets et du service de porte à porte.

Dans une exposition qui s'est tenue à Hanovre, nous avons présenté toute une série de modèles de véhicules CFF; notre participation a connu un gros succès publicitaire. Conjointement avec l'Office national suisse du tourisme, les PTT et la Swissair, nous avons pris part à l'Exposition internationale de gastronomie et du tourisme de Munich. Le jury nous a décerné le «Prix de la ville de Munich» pour la présentation du stand. La manifestation qui s'est tenue en Grande-Bretagne sous le titre de «Swiss Fortnight» a également fourni l'occasion de faire valoir les chemins de fer. C'est ainsi que du matériel de décoration a été réparti entre cinquante vitrines réservées aux réseaux suisses, à Londres, Liverpool, Manchester et Glasgow. Le film en cinémascope «Saint-Gothard» a été projeté à diverses occasions et, tout comme la bande CFF «Souvenirs», il a passé à la télévision anglaise.

Notre service spécialisé a décoré 143 vitrines dans des gares et 129 dans des bureaux de voyage et des grands magasins. Plus d'un millier d'annonces ont été insérées dans des quotidiens, des revues techniques et des périodiques. Elles étaient généralement groupées en séries, telles que «Billets simples course valables pour le retour» (voyages à la Foire d'échantillons), «Un Bernois à Paris» (nouvelle relation rapide) et «En train comme chez soi» (entretiens avec l'automobiliste). Une publication qui est très appréciée, c'est le «Courrier CFF», qui est adressé à nos expéditeurs réguliers et paraît en trois langues. Mentionnons enfin, comme moyen de propagande très efficace, les séances cinématographiques et les conférences qui ont eu lieu en Suisse et à l'étranger et qui ont été fréquentées par plus de 100 000 personnes.

Ces derniers temps, le service de publicité a renouvelé l'aspect non seulement d'un grand nombre d'imprimés publicitaires, mais encore de certains titres de transport, tels que les billets de vacances, les abonnements et les bons-cadeaux. Il en va de même des imprimés destinés à encourager le trafic des marchandises, qui nécessite un surcroît d'efforts en raison de la spécialisation de l'offre.

III. Affaires internationales

Durant l'exercice 1959, l'*Union internationale des chemins de fer* (UIC) a été placée sous le signe de l'«UIC nouvelle», dont nous avons déjà esquissé les caractéristiques essentielles dans nos rapports de gestion de 1957 et 1958. Le Comité de gérance, qui a siégé quatre fois dans sa forme nouvelle, joue maintenant le rôle d'un véritable comité de gestion. Les tâches internationales deviennent de plus en plus vastes et complexes; aussi exigent-elles le concours actif des experts des diverses administrations membres.

La *Conférence européenne des ministres des transports* (CEMT) s'est réunie le 20 octobre, à Paris, pour sa dixième session. Elle a décidé de procéder à une consultation sur les projets de construction de pipe-lines. Elle a en outre chargé le Comité des suppléants d'examiner s'il est possible d'établir des prévisions à la fois scientifique-ment étayées et coordonnées du développement du trafic; ces prévisions serviraient de base aux décisions à prendre en matière de politique des transports et de planning des investissements.

Le *Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* (CTI/CEE) a poursuivi notamment l'étude des problèmes suivants: signalisation des passages à niveau, mise en vigueur de l'accord général du 17 mars 1954 portant réglementation des transports routiers internationaux, construction de véhicules routiers, coordination des transports, calcul des prix de revient, transport de marchandises dangereuses, transport de denrées périssables et construction de pipe-lines.

Au cours d'une session tenue en octobre, à Grenade, le comité directeur du *Comité international des transports par chemins de fer* (CIT), dont les CFF assument la gérance, s'est occupé essentiellement des propositions présentées par les administrations ferroviaires en vue de la prochaine révision ordinaire de la CIV et de la CIM (conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des marchandises). Il a en outre examiné notamment les problèmes ci-après: unification des dispositions sur la responsabilité civile et création d'une disposition complémentaire à l'article 6 de la CIM en accord avec l'introduction d'une nouvelle lettre de voiture internationale. Le comité directeur a enfin approuvé un nouvel accord avec l'UIC au sujet de la délimitation de leurs attributions respectives.

L'activité de la *Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs* (CEH) et de la *Conférence européenne des horaires des trains de marchandises* (LIM) est relatée au chapitre «Horaire et exploitation sur le plan international» (p.12). Les *problèmes tarifaires internationaux* sont traités au chapitre «Tarifs» (p. 6 et 8).

La *Commission permanente élargie de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer* (AICC) s'est réunie en décembre à New Delhi (Inde) pour étudier les problèmes soulevés par la conception d'engins moteurs



Les CFF ont eu l'honneur de transporter MM. les nouveaux conseillers fédéraux
De gauche à droite: M. Spühler, chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, et

polycourant. La discussion a roulé sur une étude approfondie d'un chef de section à la division de la traction des CFF, M. K. von Meyenburg, ing. dipl.

La *Délégation internationale du Simplon* a examiné plusieurs rapports concernant l'horaire, les tarifs et les transports sur le tronçon Brigue-Iselle; elle s'est en outre occupée des décomptes de trafic.

L'*Union des services routiers des chemins de fer européens* (URF) a pour but principal de traiter sur le plan pratique des questions touchant à la coopération du rail et de la route en trafic international; elle a approuvé définitivement, pour les services qu'elle contrôle, les prescriptions sur la délivrance des billets, l'admission des voyageurs et des bagages, la location des places et la responsabilité des transporteurs.

L'*Union internationale des services médicaux des chemins de fer* (UIMC), qui est une organisation membre de l'UIC, a tenu son huitième congrès en septembre, à la Maison suisse des transports à Lucerne. Des représentants de 26 pays, réunis sous la présidence du médecin en chef des CFF, se sont occupés surtout des affections cardio-vasculaires et du cancer, ainsi que des troubles psychosomatiques.

Dans le cadre de la *Communauté économique européenne* (CEE), les droits de douane ont été abaissés de 10% au 1^{er} janvier 1959. Il est encore prématuré de porter un jugement quelconque sur les effets pratiques de

cette mesure. En revanche, il est avéré que la Communauté charbon-acier a eu d'heureuses répercussions sur le trafic suisse des marchandises. Contrairement aux traités instituant ces deux organisations, la convention créant l'Association européenne de libre échange (AELE) ne contient pas de dispositions consacrées aux transports.

Il est toutefois permis d'admettre que la mise en vigueur de cette convention contribuera à activer les échanges commerciaux internationaux, quand bien même la différence des droits de douane pour les diverses zones économiques entraînera des complications supplémentaires aux gares frontières.



*de la ville fédérale dans leur canton d'origine, pour y être accueillis officiellement.
MM. Bourgnecht, von Moos (jusqu'alors vice-président du Conseil d'administration des CFF) et Tschudi.*

IV. Personnel

1. Effectif

En 1959, les Chemins de fer fédéraux ont eu à leur service en moyenne 40 651 personnes, soit 18 de moins que l'année précédente; cependant, la compression du personnel d'exploitation prévue au budget n'a pas pu être opérée. Non seulement la réduction de la durée du travail, à partir du 1^{er} juin, et le nouvel accroissement du trafic ne se sont pas traduits par une augmentation de l'effectif global, mais celui-ci a même quelque peu diminué. Il faut voir là l'heureuse conséquence d'une série de mesures de rationalisation, comme aussi d'investissements destinés à accroître la productivité, qui portent maintenant leurs fruits.

Le tableau ci-contre montre la répartition du personnel entre les services, de même que les changements intervenus à cet égard au cours des deux dernières années. Sous «Service des travaux» figurent aussi bien les agents du service des barrières et des lignes que ceux qui s'occupent de l'entretien des installations. L'article «Service de la traction» comprend, à part les mécaniciens de locomotive, le personnel sédentaire des dépôts de locomotives et celui des ateliers de dépôt. 37 292 personnes (91,7% de tout l'effectif) étaient employées en permanence et à plein temps. En outre, 850 apprentis étaient à l'instruction.

2. Recrutement

Les candidats à l'apprentissage pour le service des gares ont été certes plus nombreux, mais le niveau de leur instruction a plutôt baissé, au point que nous n'avons pas encore pu engager assez d'éléments qualifiés. Par ailleurs, l'application généralisée du service à un seul agent nous a permis de renoncer à recruter des aspirants mécaniciens. Les Directions d'arrondissement, sauf celle de Zurich, ont toujours trouvé les apprentis contrôleurs qui leur étaient nécessaires. Grâce au grand nombre et à la qualité des offres reçues, les ateliers sont également parvenus à recruter un contingent normal d'apprentis.

Le service psychologique de la division du personnel a donné près de 2000 consultations. Pour les catégories d'agents dont dépend la sécurité de l'exploitation, il a voué une attention particulière aux facteurs psychologiques des accidents, dans la mesure où ils sont en rapport avec les aptitudes individuelles. Les travaux d'approche ont été entrepris pour que l'on puisse étudier ces enchaînements de manière systématique et dans toute leur complexité. Par suite de l'entrée en vigueur de la loi sur l'assurance-invalidité, le service doit s'occuper, dans le domaine qui lui est propre, de la détermination des aptitudes des invalides, en vue d'un reclassement professionnel. Un groupe d'invalides partiels a déjà pu être affecté avec succès au service mécanographique. Le service psychologique recherchera, à l'aide de méthodes d'investigation spéciales, s'il est possible d'aider d'autres handicapés à rentrer dans la vie active.

L'épineux problème de l'appréciation des aptitudes du personnel préoccupe beaucoup les Chemins de fer fédéraux. La recherche de systèmes de qualification appropriés donne lieu à de vastes enquêtes. Il s'agit de trouver une méthode facile et susceptible de vérification scientifique. Les premières expériences ont donné de bons résultats.

3. Rapports de service en général

Ainsi que nous venons de le voir, la décision du Conseil fédéral de réduire la durée hebdomadaire du travail de 48 à 46 heures dans l'exploitation est entrée en vigueur le 1^{er} juin. Nous avons trouvé des compensations pour l'essentiel en ordonnant de nouvelles mesures de rationalisation (service à un seul agent sur un plus grand nombre de véhicules moteurs, exploitation automatique de petites gares, simplification du contrôle dans les trains d'abonnés, etc.), en restreignant des prestations (réduction des heures d'ouverture des guichets, fermeture des halles aux marchandises le samedi après-midi, par exemple), ainsi qu'en confiant plus de travaux à l'industrie et à l'artisanat. Le renfort nécessaire, d'ailleurs modeste, a pu être compensé en bonne partie par des économies de personnel dans d'autres services.

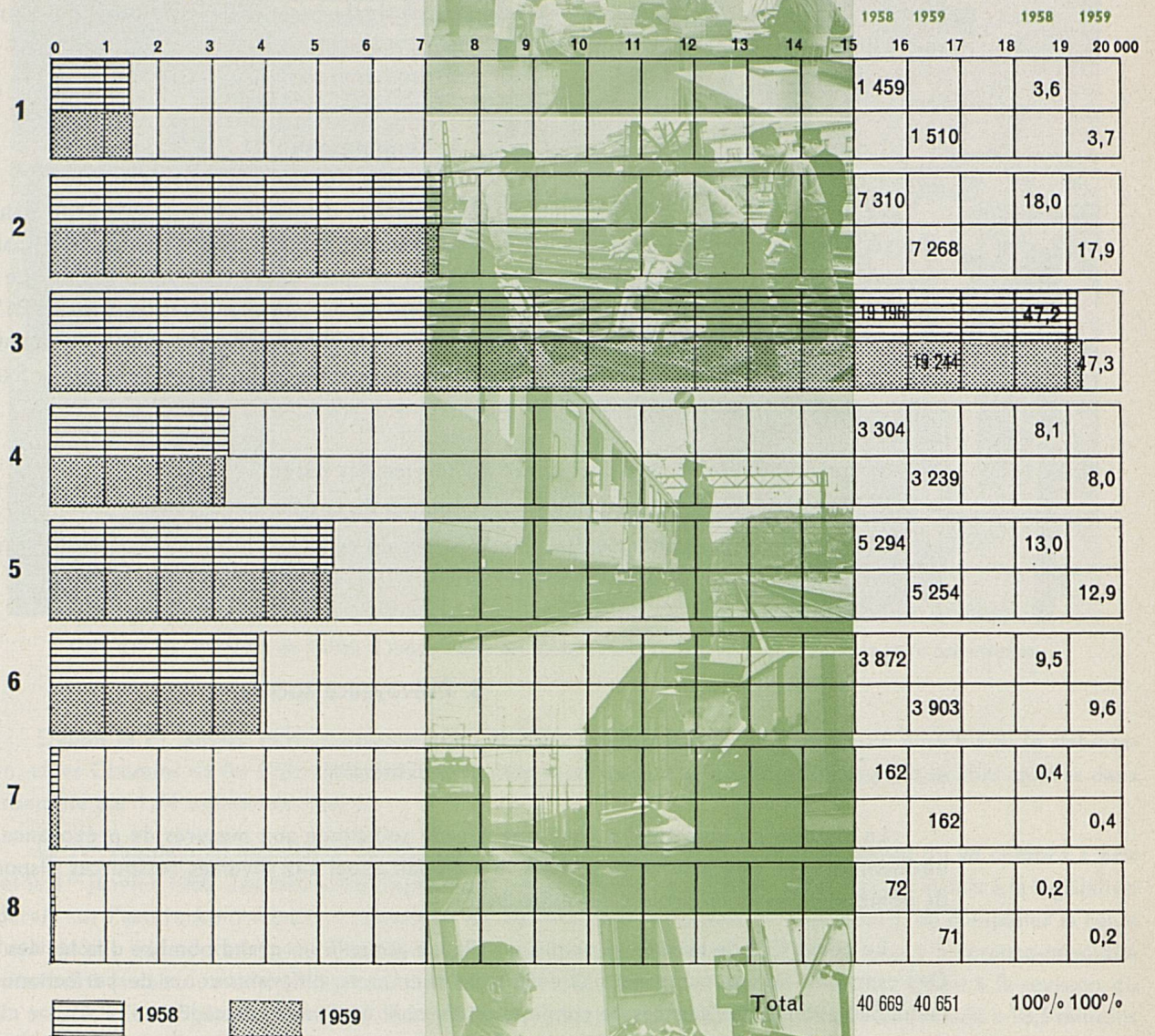
La revision des quatre ordonnances sur les rapports de service des fonctionnaires, des employés et des ouvriers de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux s'est achevée sans que le Conseil fédéral ait pu retenir entièrement les propositions de la commission paritaire, qui allaient fort loin. Une meilleure protection contre la résiliation de l'engagement après une longue activité, le relèvement des salaires des ouvrières, l'adoption d'un nouveau mode de calcul des indemnités pour voyages de service (principe des repas), l'imputation des rentes d'invalides sur la rémunération, tels sont les principaux changements à signaler.

Poursuivant ses efforts en vue de développer la formation des cadres dans l'art de conduire le personnel, la Direction générale a pris l'initiative d'organiser des cours spéciaux en collaboration avec l'Institut de psychologie appliquée de Zurich. Les participants assistent à des conférences et à des séances de discussion réparties sur une période d'environ deux ans.

Nous avons eu avec les associations du personnel des entretiens sur les rapports de service, la durée du travail et les rémunérations. Pour leur part, les commissions spéciales ont traité une série de questions touchant l'exploitation et le trafic, ainsi que des problèmes d'ordre technique et organique. Elles ont encore donné leur avis sur de nouveaux projets de règlement.

La campagne permanente tendant à encourager le personnel à présenter des propositions utiles nous a valu quelque 130 suggestions. Les services les ont examinées à fond, également sur le plan pratique, et en ont

Effectif du personnel



Propre personnel CFF
et ouvriers d'entrepreneur
(moyenne annuelle)

- 1 Service administratif
- 2 Service des travaux
- 3 Service des gares
- 4 Service des trains
- 5 Service de la traction
- 6 Service des ateliers
- 7 Service des usines électriques
- 8 Service de la navigation sur le lac de Constance

	1958	1959	1958	1959
Propre personnel CFF, total	39 517	39 564	97,2%	97,3%
Ouvriers d'entrepreneur	1 152	1 087	2,8%	2,7%
Propre personnel CFF et ouvriers d'entrepreneur	40 669	40 651	100%	100%

primé 36. Les auteurs de ces dernières ont reçu de la Direction générale une adresse de remerciement et une somme d'argent en rapport avec la valeur et l'utilité de leur trouvaille. La plupart des primes sont allées à des agents des ateliers principaux.

4. Rémunération

La loi du 3 octobre 1958 modifie en particulier les dispositions de la loi sur le statut des fonctionnaires relatives à la rémunération. Son application s'est traduite, à partir du 1^{er} janvier 1959, par un relèvement des traitements conforme aux tendances générales qui se manifestent dans ce domaine. Le personnel a touché pendant l'exercice une allocation de renchérissement de 3,5 %, les minimums étant de 315 francs par an pour les agents mariés et de 280 francs pour les célibataires. Les allocations pour enfants ont été augmentées, au même titre, de 3,5 %. La Direction générale a adapté aux circonstances les dispositions sur la fixation des traitements initiaux et édicté de nouvelles prescriptions concernant notamment :

- la rémunération des gardes auxiliaires du service des gares
- les rapports de service des cuisinières des équipes de la voie
- l'indemnité pour prestations extraordinaires lors du relevage de véhicules et pour travail de nuit dans les services des travaux et des usines électriques.

5. Prévoyance sociale

Généralités

La division du personnel a voué une grande sollicitude aux mesures de prévoyance, tout en collaborant étroitement avec cinq assistantes sociales. Il a été fait appel aux diverses ressources disponibles pour secourir de nombreux agents en proie à des difficultés.

Le home CFF de Hasliberg, acquis en 1956, a accueilli un grand nombre d'hôtes des milieux ferroviaires. Des camps de ski pour apprentis et enfants de cheminots, différents cours de perfectionnement organisés par l'administration et des séances de commission s'y sont également succédé.

Caisse de pensions et de secours

La caisse de pensions et de secours des Chemins de fer fédéraux comptait à la fin de l'exercice 36 038 assurés (36 000 en 1958) et 1290 déposants (1342). La somme des gains assurés est passée à 325,7 millions de francs (280,5 millions de francs). A la même époque, les bénéficiaires de pensions (retraités pour raison d'âge, invalides, invalides partiels, veuves, orphelins simples et doubles) étaient au nombre de 22 818, contre 22 680 en 1958. Les pensions versées pendant l'année se sont chiffrées par 94 889 779 francs (85 554 191 fr.).

L'application, à partir du 1^{er} janvier 1959, du III^e supplément aux statuts de la caisse du 9 octobre 1950 a fait augmenter la réserve mathématique de 77,9 millions de francs, en raison de l'adaptation des gains assurés aux nouvelles dispositions de la loi sur le statut des fonctionnaires, également en vigueur depuis le début de l'exercice. Les membres ont fourni 6,4 millions de francs, et les Chemins de fer fédéraux, 15,8 millions. La différence de 55,7 millions de francs doit être comblée par le transfert à la fortune de la caisse des 9,1 millions de francs du fonds de stabilisation constitué de 1956 à 1958, ainsi qu'avec les bénéfices techniques qui seront réalisés par l'institution jusqu'en 1963. Il a fallu en outre accroître ladite réserve de 65,4 millions de francs pour que l'allocation de renchérissement de 9 % versée aux pensionnaires en 1957 pût être incorporée à leur rente dès le début de l'exercice. Les Chemins de fer fédéraux amortissent cette somme par des contributions annuelles de 8,2 millions de francs. Pendant l'exercice, tous les bénéficiaires de rentes ont touché mensuellement une allocation de renchérissement de 3,5 %, sauf sur le supplément fixe prévu à l'article 24 des statuts.



Gare aux marchandises de Zurich. L'organisation des halles repose entièrement sur le système de la palettisation

Depuis le 1^{er} janvier 1959, les membres de la caisse versent 0,24 % du gain assuré à un fonds de stabilisation, et les Chemins de fer fédéraux, une contribution supérieure d'un sixième. Ces apports se sont chiffrés dans l'ensemble par 1,74 million de francs.

Le IV^e supplément aux statuts adopté par le Conseil d'administration dans sa séance du 28 octobre a pris effet le 1^{er} janvier 1960. Les nouvelles dispositions ont notamment pour objet d'adapter les statuts à la législation fédérale sur l'assurance-invalidité, de modifier les normes pour la fixation du gain assuré, de compléter la rente d'invalidité par une allocation pour enfant et de porter la rente de veuve de 30 à 33 $\frac{1}{3}$ %. L'assurance-invalidité procurera à la caisse un allègement correspondant au relèvement des rentes de veuve. Quant à la revision du gain assuré, elle obligera les Chemins de fer fédéraux à fournir en 1960 une contribution évaluée à 18,5 millions de francs. De plus, l'élévation du gain assuré et l'intérêt afférent aux nouvelles charges, en raison de l'octroi d'une allocation pour enfants complétant la rente d'invalidité, feront augmenter leur prestation périodique de 1,3 million de francs.

Assurance-vieillesse et survivants

A fin 1959, notre succursale servait 2096 rentes de vieillesse simples (1867 en 1958), 2806 rentes de vieillesse pour couple (2507), 972 rentes de veuve (872), 692 rentes d'orphelin simple (623) et 16 rentes d'orphelin double (15). Elle a décaissé en tout 10,3 millions de francs, contre 9 millions en 1958.

Assurance-accidents

Les agences CNAL des Chemins de fer fédéraux ont arrêté les décomptes de 8866 accidents professionnels (8674 en 1958) et de 3771 accidents non professionnels (3711). A la fin de l'exercice, l'assurance des accidents professionnels servait 1506 rentes d'invalides et de survivants (1520), et l'assurance des accidents non professionnels 698 (683). Les prestations — règlement de dommages et rentes — se sont élevées à 7,4 millions de francs, contre 6,9 l'année précédente. Au 31 décembre, la somme des salaires assurés atteignait 398,8 millions de francs, alors qu'elle était de 381,8 millions un an auparavant.

Le 19 juin 1959, l'Assemblée fédérale a modifié différentes dispositions de la loi sur l'assurance-accidents, avec effet au 1^{er} janvier 1960.

Par décision du Conseil fédéral du 24 novembre, le personnel paie, depuis le 1^{er} janvier 1960, le tiers de la prime de l'assurance des accidents non professionnels, au lieu du cinquième.

Caisse-maladie

Depuis le 1^{er} janvier 1959, une feuille de maladie valable trois mois est délivrée pour chaque cas contre paiement d'une taxe de 2 francs. Par ailleurs, en vue d'aider aussi la caisse à équilibrer ses comptes, les Chemins de fer fédéraux ont porté leur contribution annuelle de 2 francs à 4 fr. 40 par membre.

Prévention des accidents

Les constatations faites au cours des enquêtes sur les accidents et lors de plus de 60 inspections nous ont de nouveau permis de prendre des mesures de protection de nature technique et psychologique. Les investigations ont porté en particulier sur

- l'appareillage de distribution à 15 kV et les dispositifs de sécurité dans les dépôts de locomotives
- les émanations d'oxyde de carbone des tracteurs thermiques dans les halles aux marchandises
- les installations de peinture au pistolet dans les administrations aux marchandises
- le danger de déraillement par basses eaux lors du transbordement des trains à Romanshorn.

Les cours d'instruction — plus de 40 — destinés aux apprentis de gare et du service des trains, de même qu'aux surveillants du service des travaux et des gares, ont porté sur les problèmes actuels de la prévention des accidents et notamment sur le thème de «la sécurité par une collaboration intelligente». Nous sommes heureux de relever que le nombre des victimes d'accidents, et surtout d'accidents mortels, a encore diminué parmi le personnel des CFF, bien que les prestations de trafic n'aient cessé d'augmenter.

Service médical

De 1958 à 1959, le nombre des cas de maladie annoncés est passé de 17 957 à 18 418, et celui des accidents de 6302 à 6313, non compris les absences de courte durée. Avec ces dernières, on a enregistré l'an dernier 610 721 jours d'absence pour cause de maladie et d'accident, contre 596 352 en 1958. Pour un effectif moyen de 38 140 agents, cela correspond à 16,01 jours par personne, au lieu de 15,70 en 1958 et 17,14 en 1957.

<i>Les jours d'absence se répartissent comme il suit:</i>	1957	1958	1959
	jours	jours	jours
Maladie	12,50	11,06	11,37
Accidents professionnels	2,02	1,95	2,07
Accidents non professionnels	1,52	1,75	1,65
Absence de courte durée	1,10	0,94	0,92

Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante:

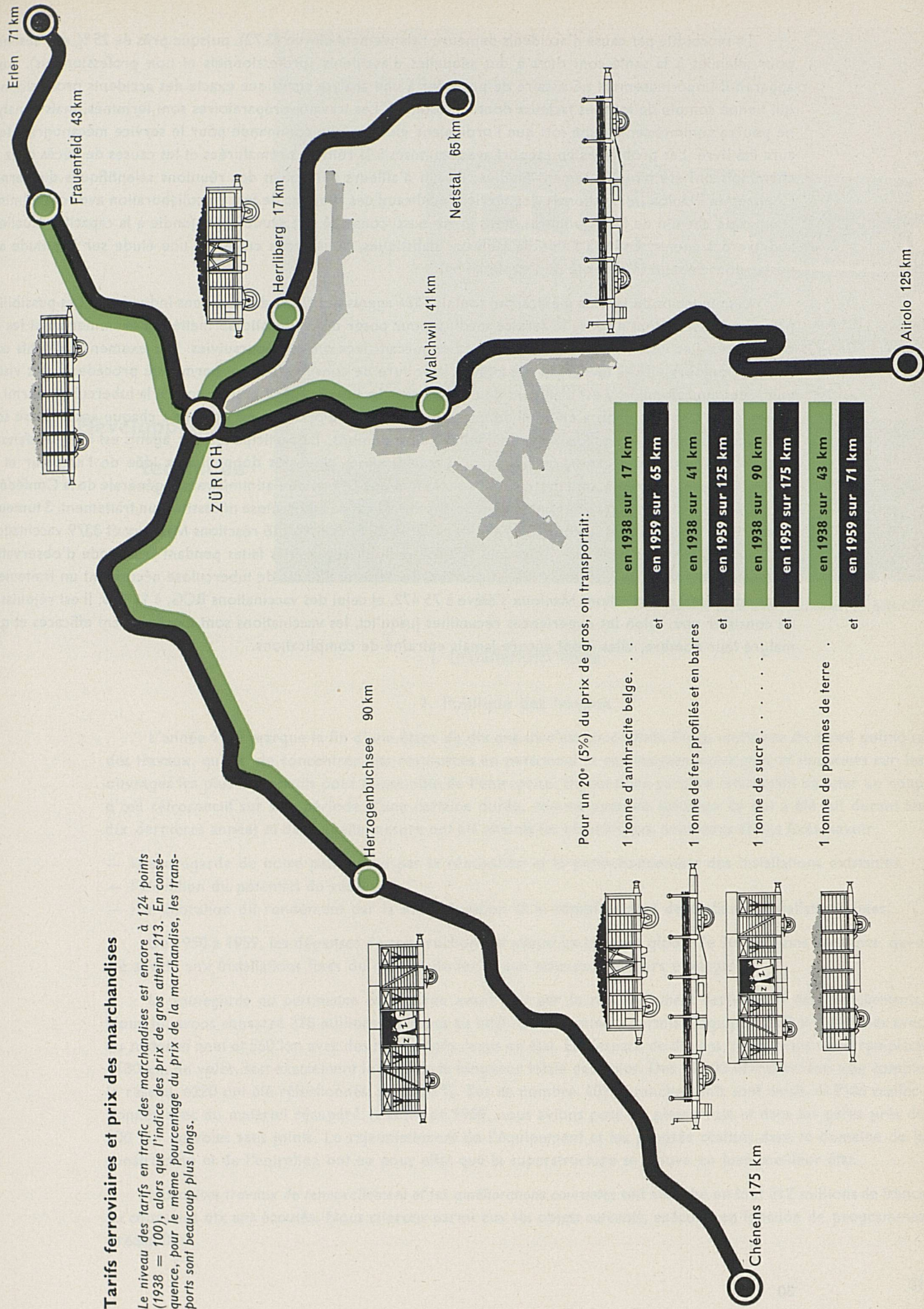
Service de bureau	10,63	7,59	8,42
Service en plein air	20,37	19,15	19,21
Service de bureau et en plein air	16,09	14,53	14,70
Service sur les locomotives	15,07	13,07	13,62
Service dans les trains	17,28	17,81	18,48
Service dans les ateliers principaux (sans le service de bureau)	19,70	18,20	19,06

En moyenne, la guérison a duré:

Dans les cas de maladie	21,40	23,40	23,55
Dans les cas d'accidents professionnels	20,14	20,22	21,52
Dans les cas d'accidents non professionnels	23,45	25,10	23,83
Dans les cas d'absence de courte durée	2,00	1,90	1,94

Tarifs ferroviaires et prix des marchandises

Le niveau des tarifs en trafic des marchandises est encore à 124 points (1938 = 100), alors que l'indice des prix de gros atteint 213. En conséquence, pour le même pourcentage du prix de la marchandise, les transports sont beaucoup plus longs.



Pour un 20° (5%) du prix de gros, on transportait:

La morbidité par cause d'accidents demeure relativement élevée (3,72), puisque près de 25% des absences pour atteintes à la santé sont dues à des séquelles d'accidents (professionnels et non professionnels). Aussi apparaît-il impérieusement nécessaire de procéder à une analyse statistique exacte des accidents professionnels qui tienne compte de tous les facteurs dont ils résultent. Les travaux préparatoires sont terminés, mais l'analyse ne pourra commencer qu'une fois que l'ordinateur électronique commandé pour le service mécanographique aura été livré. Les problèmes en rapport avec les mises à la retraite prématurées et les causes de décès chez les cheminots ont été minutieusement étudiés; ils ont d'ailleurs fait l'objet des réunions scientifiques du dernier Congrès de l'Union internationale des services médicaux des chemins de fer. En collaboration avec des administrations de chemin de fer étrangères, nous avons aussi consacré une étude approfondie à la capacité visuelle et auditive des agents. Enfin, à l'aide de tableaux statistiques, nous avons entrepris une étude sur l'aptitude aux postes dont dépend la sécurité de l'exploitation.

Les médecins du service médical ont soumis 1524 agents des CFF à des examens individuels. Les possibilités plus nombreuses dont dispose le service médical pour poser un diagnostic permettent d'examiner aussi les cas compliqués. Les visites médicales périodiques de mécaniciens ont été poursuivies. Ces examens collectifs connaissent toujours plus la faveur du personnel; la voiture de consultation, qui permet de procéder à des visites médicales approfondies, y est d'ailleurs pour beaucoup. La lutte active et passive contre la tuberculose parmi les agents de la Confédération a été méthodiquement continuée. L'occasion est donnée à chaque agent de se soumettre à peu près tous les trois ans à un contrôle des poumons. La participation des agents est très satisfaisante et aucune difficulté d'organisation n'a surgi. Les indications suivantes donnent une idée de l'ampleur et de l'efficacité de la campagne antituberculeuse (personnel des CFF et de l'administration générale de la Confédération): 24 138 radiophotographies ont permis de déceler 22 cas de tuberculose nécessitant un traitement, 3 tumeurs, 51 affections cardiaques, 6 silicozes et 11 cas de maladie de Boeck. 16 116 réactions Mantoux et 3379 vaccinations BCG ont en outre été opérées. Grâce aux 100 762 radiophotographies faites pendant la période d'observation de cinq ans qui vient de s'achever, il a été possible de dépister 120 cas de tuberculose nécessitant un traitement. Le nombre total des réactions Mantoux s'élève à 75 472, et celui des vaccinations BCG, à 14 910. Il est réjouissant de constater que, selon les expériences recueillies jusqu'ici, les vaccinations sont extrêmement efficaces et que, malgré leur nombre, elles n'ont encore jamais entraîné de complications.