

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1960)

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



L'agent de train calcule la charge remorquée

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

1. Conseil d'administration

Au cours de six séances présidées par M. Rodolphe Stadler, le Conseil d'administration a traité 37 affaires au total. Le public a été informé comme à l'accoutumée des décisions prises. A la suite d'une des séances, le Conseil a inspecté plusieurs chantiers de la gare de Göschenen, ainsi que la centrale souterraine et d'autres emplacements de l'usine de Göschenen.

Le Conseil fédéral a désigné le nouveau vice-président du Conseil d'administration en la personne de M. Walther Bringolf, conseiller national et président de la ville de Schaffhouse.

2. Direction générale et Directions d'arrondissement

La Direction générale a tenu 48 séances et pris 393 décisions.

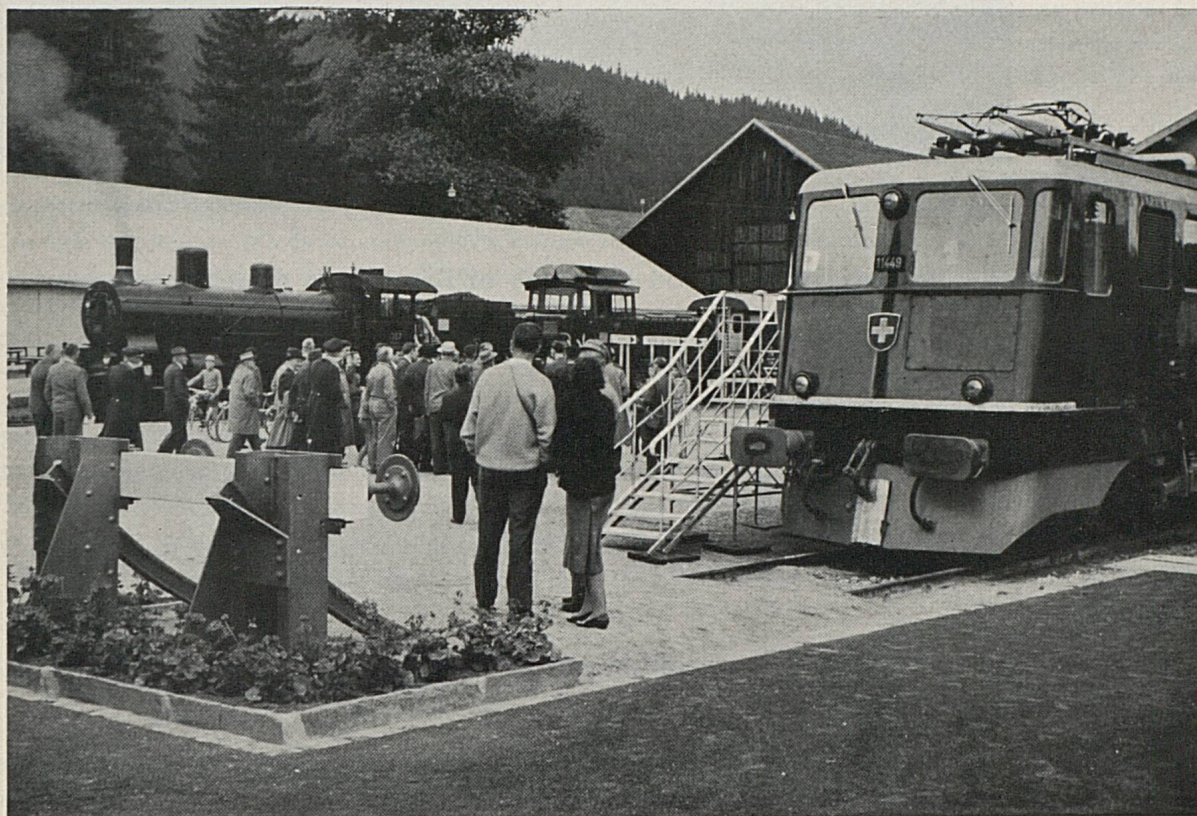
Dans quatre conférences des directeurs, la Direction générale et les directeurs d'arrondissement ont procédé à des échanges de vues d'ordre général et traité notamment les questions suivantes : mise en service des trains-navette, mesures propres à lutter contre les retards de trains, révision de la loi sur les voies de raccordement, chauffage des trains, raccordement des aéroports au réseau CFF, concurrence faite aux chemins de fer par les courses-navette régulières par automobiles, Chemins de fer fédéraux et assurance-invalidité.

Durant l'exercice écoulé, il n'y a de nouveau pas eu de mutations dans les organes dirigeants. En revanche, parmi les chefs de division de la Direction générale, M. Werner Tribelhorn, chef principal de l'exploitation, a pris sa retraite à la fin de l'année. Le Conseil d'administration a nommé son successeur en la personne de M. Henri Roche, qui occupait jusqu'alors les fonctions d'adjoint. A la Direction du IIIe arrondissement, à Zurich, M. Ernst Züttel, chef de la division des travaux, s'est démis de son poste à la fin de 1960, pour avoir atteint la limite d'âge. Il a été remplacé par son adjoint, M. Rolf Zollikofer. La Direction générale a exprimé ses vifs remerciements aux deux démissionnaires pour les services qu'ils ont rendus pendant tant d'années.

II. Les Chemins de fer fédéraux et l'opinion publique

1. Contact avec le public et information

Les Chemins de fer fédéraux ont continué de tout mettre en œuvre pour garder un contact étroit avec le public, par le truchement de la presse, de la radio et de la télévision. Ils n'ont en outre rien négligé pour renseigner utilement les rédacteurs, journalistes et reporters, soit en leur distribuant de la documentation, soit en les conviant à des visites ou à des entretiens particuliers. Ils ont au surplus organisé les manifestations habituelles pour faire connaître à la presse, de manière systématique, les innovations intéressantes. C'est ainsi qu'en se rendant à Vienne au début de l'année, un petit nombre de journalistes ont pu voir sur place l'usage que l'Autriche faisait du prêt de 55 millions reçu de la Suisse. Lors de l'entrée en vigueur de l'horaire d'été, la mise en service du train d'automobiles Zurich-Berne-Avignon et l'achèvement de l'électrification du réseau ont été pour les représentants de la presse l'occasion de participer à d'autres voyages. Dans les premiers jours de novembre, ils ont accompli un circuit pour lequel nous nous étions assigné quatre objectifs: présenter les nouvelles voitures-couchettes CFF, faire visiter le chantier de Chiasso, exposer en détail les problèmes fondamentaux que soulève l'établissement de l'horaire et discuter des passages à niveau. Nous avons aussi donné aux journalistes la possibilité de parcourir les divers chantiers de la gare de Berne, afin que le public soit informé des grands progrès accomplis.



Lors du centenaire de l'inauguration de la ligne Neuchâtel-Pontarlier, les CFF ont exposé d'anciens et de nouveaux véhicules moteurs aux Verrières

Nous pouvons toujours nous féliciter de nos relations avec la presse, la radio et la télévision. Presque partout, le souci de faire voir objectivement les problèmes ferroviaires a été manifeste. Les Chemins de fer fédéraux apprécient cette attitude, surtout à un moment où s'anime le débat public concernant les passages à niveau. Le Bulletin des CFF, organe d'information du personnel, de la presse et des amis du chemin de fer, s'est enrichi de nouvelles rubriques. Le nombre croissant des abonnés, en Suisse et à l'étranger, témoigne du vif intérêt que des milieux étendus portent aux questions ferroviaires. Le service de documentation et la bibliothèque sont largement mis à contribution.

**Quelques courbes
montrant l'évolution des
Chemins de fer fédéraux**

Kilomètres-voyageurs
(milliards de km)

Recettes-voyageurs
(millions de fr.)

Kilomètres-tonnes
(milliards)

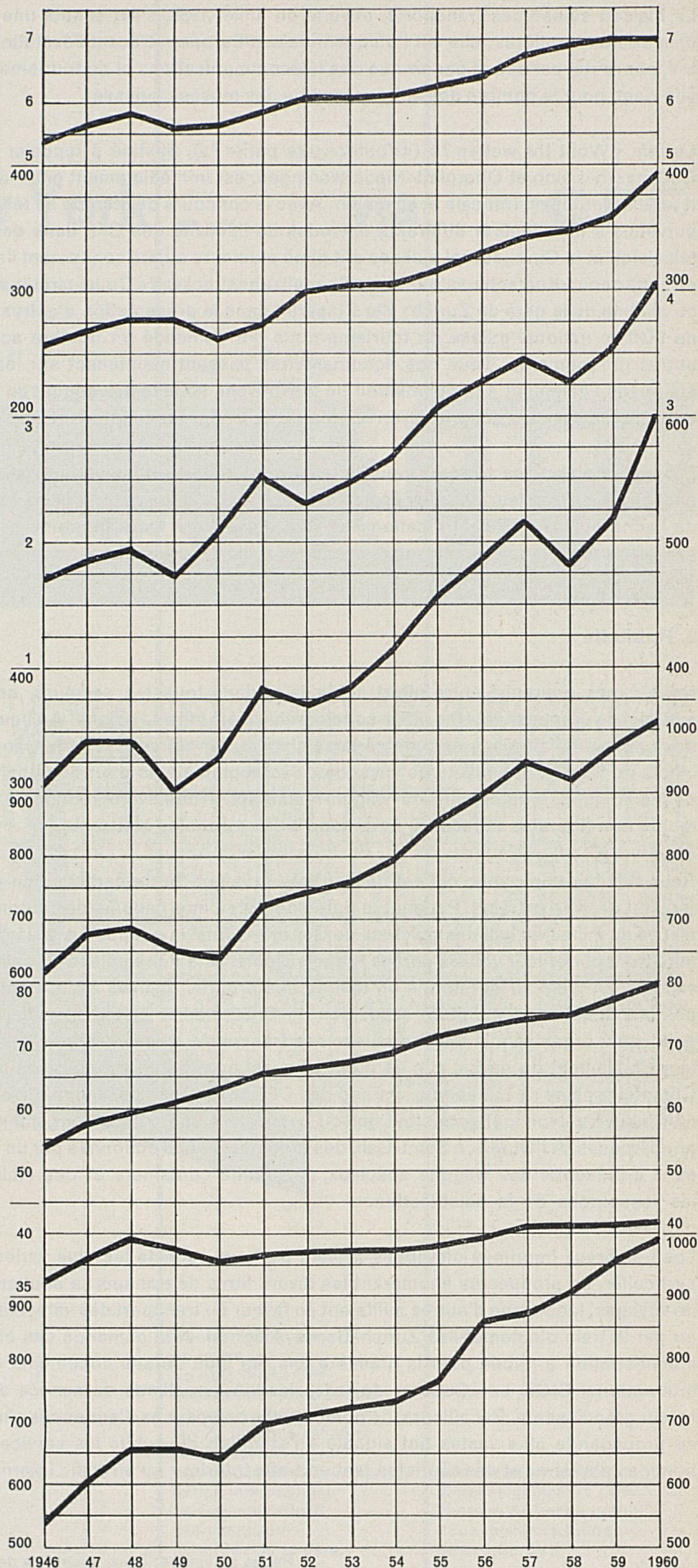
Recettes-marchandises
(millions de fr.)

Produit total
(millions de fr.)

Kilomètres-trains
(millions)

Effectif du personnel
(milliers d'agents)

Charge totale
(millions de fr.)



La Maison suisse des transports, ouverte en juillet 1959, s'est acquise une réputation qui s'étend bien au delà de nos frontières; elle est l'unique musée d'Europe retraçant l'évolution aussi bien des transports par rail, par route, par eau et par air que des télécommunications et du tourisme. Avec 230 000 visiteurs en 1960, elle vient, pour le nombre des entrées, en tête des musées suisses.

Le film «Wollt Ihr wetten?» («Voulez-vous parier?»), destiné à rappeler l'électrification des lignes CFF Cadenazzo-Luino et Oberglatt-Niederweningen, est immédiatement entré dans le circuit de la distribution. Il va être doublé en français et en italien. Avec le concours de studios de télévision étrangers, nous sommes parvenus à faire insérer différents épisodes de l'activité des CFF dans des émissions internationales. La télévision et le Ciné-journal suisses ont filmé plusieurs sujets concernant l'actualité ferroviaire. La première du reportage «Kurzschluss auf einer Schnellzugsstrecke» («Court-circuit sur une grande ligne») a eu lieu au cinéma de la gare de Zurich; elle s'insérait dans la présentation d'autres films sur les CFF. Les agences de l'Office national suisse du tourisme nous ont demandé un nombre accru de films pour des clubs et autres groupements. Tous nos documentaires passent maintenant sur les écrans. Plusieurs bandes ont été mises également à la disposition de la Nouvelle société helvétique, en vue de leur projection dans les colonies suisses ou dans le rayon d'action des ambassades et consulats.

L'Oeuvre suisse des lectures pour la jeunesse a publié un nouvel ouvrage sur les automotrices et trains-navette CFF. Pour leur part, les écoles ont reçu jusqu'ici un demi-million de nos publications. A l'occasion de l'achèvement de l'électrification, les CFF ont édité à leurs frais une brochure abondamment illustrée, tirée séparément en français, en allemand, en italien et en anglais.

2. Publicité

Nous avons poursuivi notre effort publicitaire dans tous les secteurs, non sans distribuer un copieux matériel de propagande. Une place considérable a été faite à l'affiche. Au lieu des quatre affiches habituelles, nous en avons fait placarder une série de cinq, du format universel, qui vantaient surtout les avantages des billets de famille, des billets de vacances, des abonnements pour demi-billets et des billets du dimanche, de même que les agréments du wagon-restaurant. Nous avons renoncé à faire des expériences avec des motifs non figuratifs et recouru davantage à des symboles amusants.

Pour satisfaire un public qui est devenu très exigeant, notre participation aux foires et autres expositions requiert un soin extrême. Pendant la durée du Salon international de l'automobile, l'image d'une montagne placée au milieu du hall des guichets de Genève-Cornavin a rappelé aux usagers de la route qu'ils pouvaient faire transporter leur voiture par les tunnels alpins. A la Foire suisse d'échantillons de Bâle, quatre wagons exposés en plein air ont donné un aperçu des progrès réalisés dans la rationalisation du transbordement des marchandises. La voiture-exposition du CICE a servi à présenter des modèles réduits. Le service de publicité a organisé à la Maison suisse des transports, à Lucerne, une exposition spéciale «Le rail assure le ravitaillement du pays», afin de montrer aussi au profane l'importance du trafic des marchandises. Au Comptoir suisse de Lausanne, le stand des CFF comprenait un wagon ouvert à déchargement automatique, d'un nouveau type, qui permettait de voir comment s'opère le déchargement par gravité des marchandises pondéreuses. A l'OLMA, à Saint-Gall, des modèles réduits actionnés par un dispositif électromécanique ont servi à présenter des wagons spéciaux, de grands containers et des emballages, ainsi qu'à faire valoir les ressources de la palettisation.

Les nombreux imprimés distribués avaient trait aux aspects les plus variés du service des voyageurs. En particulier, un prospectus énumérant les divers titres de transport a souligné l'attrait des différents genres de voyages, tandis que d'autres militaient en faveur du transport des véhicules routiers par les tunnels alpins ou par le train d'automobiles Zurich-Berne-Avignon. A la demande des chemins de fer européens, notre administration a publié pour la première fois, en plus de ses documents d'horaire habituels, l'indicateur international CICE. Le «Courrier du rail», destiné aux clients du service des marchandises, connaît une faveur grandissante. Par ailleurs, de nombreuses campagnes d'annonces s'inscrivant dans des mouvements de propagande plus vastes ont signalé à l'attention du public les services offerts pour les voyages des hommes d'affaires et des touristes tant en trafic intérieur qu'en trafic international.

Pages suivantes: Deux exemples de la publicité par annonces des CFF

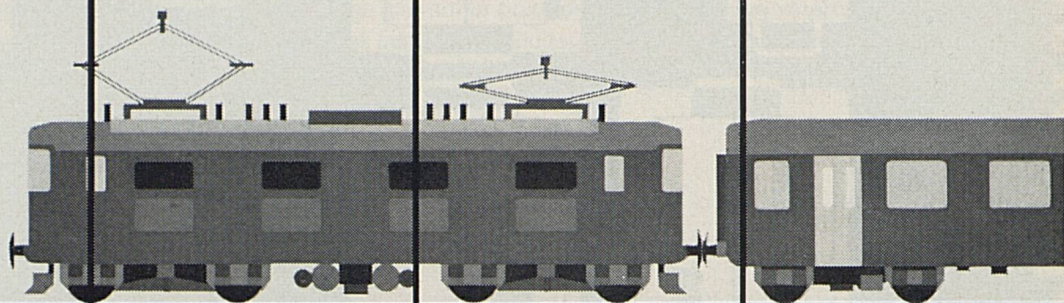
Bern _

Tokio _

New York _ _

via

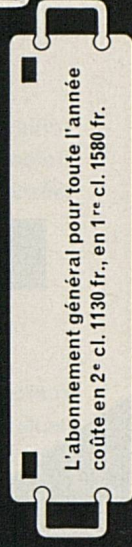
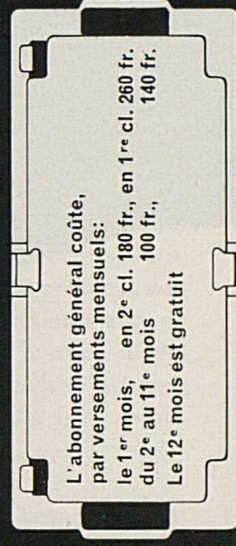
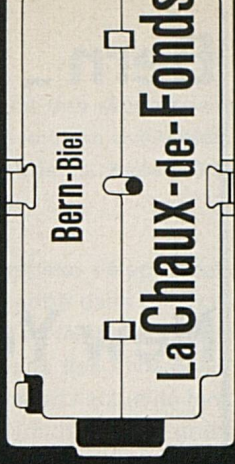
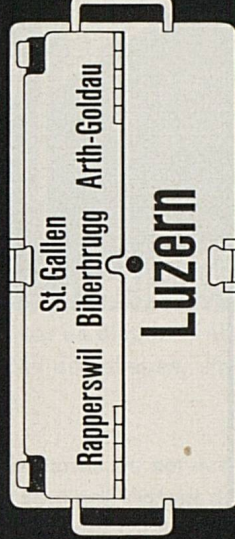
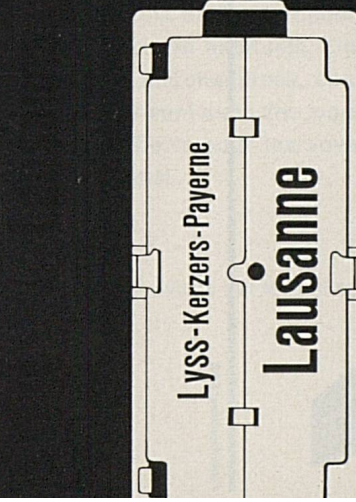
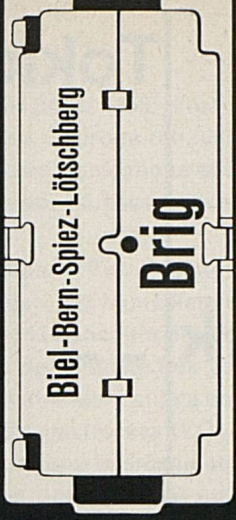
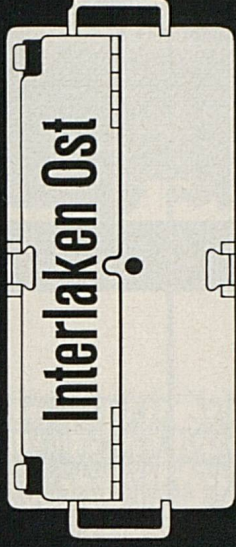
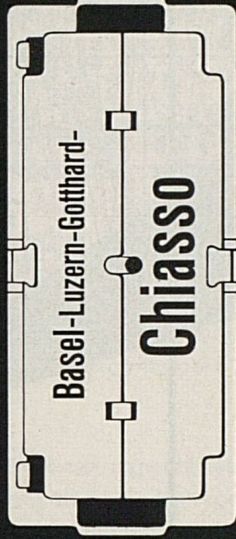
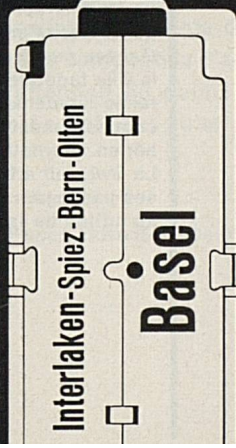
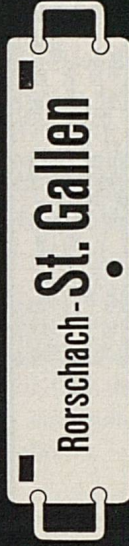
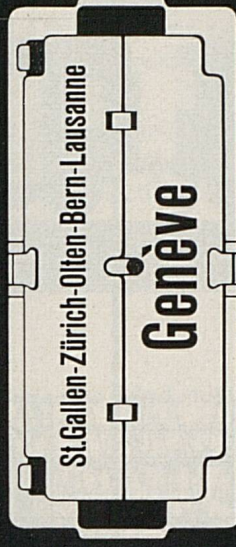
CFF



Toutes les heures,
ou presque,
un train direct CFF
quitte Berne pour Zurich,
Genève ou Bâle;
la ville fédérale est ainsi
reliée rapidement et
commodément au réseau
aérien international.
La Swissair attend
ses passagers
au milieu de la gare.

Demandez au bureau
de renseignements CFF
l'horaire de poche gratuit
«Les meilleurs trains
de et à Berne »

Tous les trains à votre disposition



Ensuite de la réorganisation du service de décoration des vitrines intervenue au cours de l'exercice, le service de publicité est parvenu à placer plus de 900 étalages, au lieu de 282 seulement en 1959. Le matériel de décoration prêté à des commerçants a en outre permis de faire de la publicité dans plus de 100 vitrines de magasins suisses. Quelques étalages ont même pris le chemin de l'étranger. Les lithographies en couleur utilisées pour la publicité touristique dans les compartiments, qui sont très prisées pour leur valeur artistique, nous ont été livrées en nombre exceptionnellement élevé.

Les 275 représentations de films publicitaires qui ont eu lieu en Suisse et à l'étranger ont attiré près de 70 000 personnes en tout. En collaboration avec l'Office national suisse du tourisme et le Chemin de fer fédéral allemand, nous avons organisé dans les villes de Francfort, Mayence, Cologne, Stuttgart et Essen, à titre de campagne spéciale, une tournée cinématographique qui a remporté un brillant succès. De nouvelles copies du film sonore en couleur «Par ici, moitié prix» ont été tirées. Une version allemande du film CFF «Le Vigneron» a vu le jour. Enfin, le court métrage publicitaire «Ma voiture» a passé en avant-programme dans tous les cinémas d'une certaine importance.

III. Affaires internationales

Durant l'exercice 1960, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui comprend aujourd'hui 32 administrations européennes et 18 administrations hors d'Europe, a approuvé les derniers textes statutaires pour la réorganisation intérieure de l'Union, annoncée en 1957. Elle a mis en chantier son siège principal à Paris, la Maison internationale du chemin de fer, dont la première pierre a été posée le 20 septembre au cours d'une manifestation qui a marqué d'une manière symbolique la solidarité des réseaux. Le Comité de gérance a entériné un rapport sur l'avenir du trafic des voyageurs, qui contient d'intéressantes suggestions sur les nouvelles évolutions techniques et commerciales. Il a poursuivi ses études sur la constitution d'un réseau européen de trains de marchandises accélérés (TEEM) et sur l'unification des voitures. Il a enfin procédé aux premiers travaux propres à permettre l'adoption éventuelle de l'attelage automatique, qui posera de graves problèmes aux administrations participantes.

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) s'est réunie le 5 octobre, à La Haye, pour sa douzième session. L'essentiel de ses délibérations a porté sur le problème de l'unification des normes relatives aux poids et dimensions des véhicules automobiles routiers. La Conférence a ensuite approuvé des résolutions relatives à la sécurité routière, au poussage sur les voies d'eau d'intérêt européen et au placement d'obligations Eurofima dans le portefeuille des compagnies d'assurances.

Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CTI/CEE) a constaté que l'accord général du 17 mars 1954 réglementant les transports routiers internationaux n'a été ratifié que par quatre pays. Plusieurs gouvernements estiment qu'il est trop compliqué et il a peu de chances d'être appliqué. Le Comité a poursuivi l'étude des problèmes suivants: signalisation des passages à niveau; déménagements internationaux; transports de marchandises dangereuses; convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux; statistiques; transport des denrées périssables.

Au cours d'une session tenue en septembre, à Cracovie, le comité directeur du Comité international des transports par chemins de fer (CIT), dont les CFF assurent la gérance, s'est occupé pour l'essentiel de l'attitude des administrations ferroviaires en présence des propositions gouvernementales de révision de la convention concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) et de la convention concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Le comité a discuté en outre de la concentration du trafic sur les lignes principales.

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» (page 10). Les problèmes tarifaires internationaux sont traités au chapitre «Tarifs» (page 3).

En juin, la Commission permanente élargie de l'Association du Congrès des chemins de fer (AICC) a tenu à Bruxelles une réunion qui a marqué le 75e anniversaire de son activité. La discussion a roulé sur les problèmes suivants: répercussions de la traction électrique sur les circuits de signalisation et de télécommunication; transports sur wagons de véhicules routiers chargés; développement de la coopération entre l'administration et le personnel afin d'augmenter la productivité.

La conférence organisée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui s'est tenue en juillet à Berne, a pris d'importantes décisions au sujet de la concentration du trafic international des marchandises sur les itinéraires les plus rationnels. Le problème est entré dans la voie des réalisations concrètes par la préparation d'une disposition complémentaire à la CIM; celle-ci prévoit l'établissement d'une liste de points frontières qui ne seraient ouverts qu'au trafic à destination de zones limitées et d'une liste de pays de transit qui pourraient seuls être empruntés dans certaines relations.

La Délégation internationale du Simplon a examiné différents 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 (URF) a pu célébrer, en mai, le dixième anniversaire de son activité, qui a porté surtout sur le service des voyageurs. Elle devra s'occuper prochainement aussi du trafic des marchandises.

L'Union internationale des services médicaux des chemins de fer (UIMC), qui est une organisation membre de l'UIC, peut également enregistrer dix ans d'activité féconde depuis sa fondation (cf. le chapitre «Service médical», page 27).

Dans le cadre de la Communauté économique européenne (CEE), la situation des transports dans les six pays du Marché commun a fait l'objet d'une analyse, alors même que le traité ne prévoyait aucune échéance précisée dans le domaine des transports pour l'année 1960. Cette analyse a notamment porté sur la politique suivie par les différents Etats en matière de transport, sur l'organisation de la profession dans les transports et sur les prix de revient. Elle a fait apparaître que, si plusieurs traits sont communs aux systèmes de transport des six pays, il y a un beaucoup plus grand nombre de profondes différences entre eux. Les tâches à accomplir ressortissent à quatre domaines: suppression des discriminations, création d'un réseau de transports communautaires, établissement de règles communes pour les transports internationaux, élaboration d'une politique commune en matière de transports. Ces buts ne pourront être atteints que progressivement.



IV. Personnel

1. Effectif du personnel

a. Classement par activité	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur				
	Moyenne annuelle				Différence 1959/1960
	1959	%	1960	%	
Administration et direction: Personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	2 688	6,6	2 728	6,7	+ 40
Service des gares: Chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	18 778	46,2	19 211	46,9	+ 433
Service de la traction: Mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 236	10,4	4 209	10,3	— 27
Service d'accompagnement des trains: Chefs de train, conducteurs, etc.	3 221	7,9	3 230	7,9	+ 9
Surveillance et dégagement de la voie: Personnel du service des barrières et des lignes	1 570	3,9	1 522	3,7	— 48
Entretien des installations et appareils: Chefs de district, cantonniers, etc.	4 953	12,2	4 765	11,6	— 188
Entretien du matériel roulant: Chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	3 995	9,8	3 957	9,7	— 38
Production et répartition du courant: Personnel des usines électriques et des sous-stations	226	0,6	225	0,6	— 1
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	984	2,4	1 087	2,6	+ 103

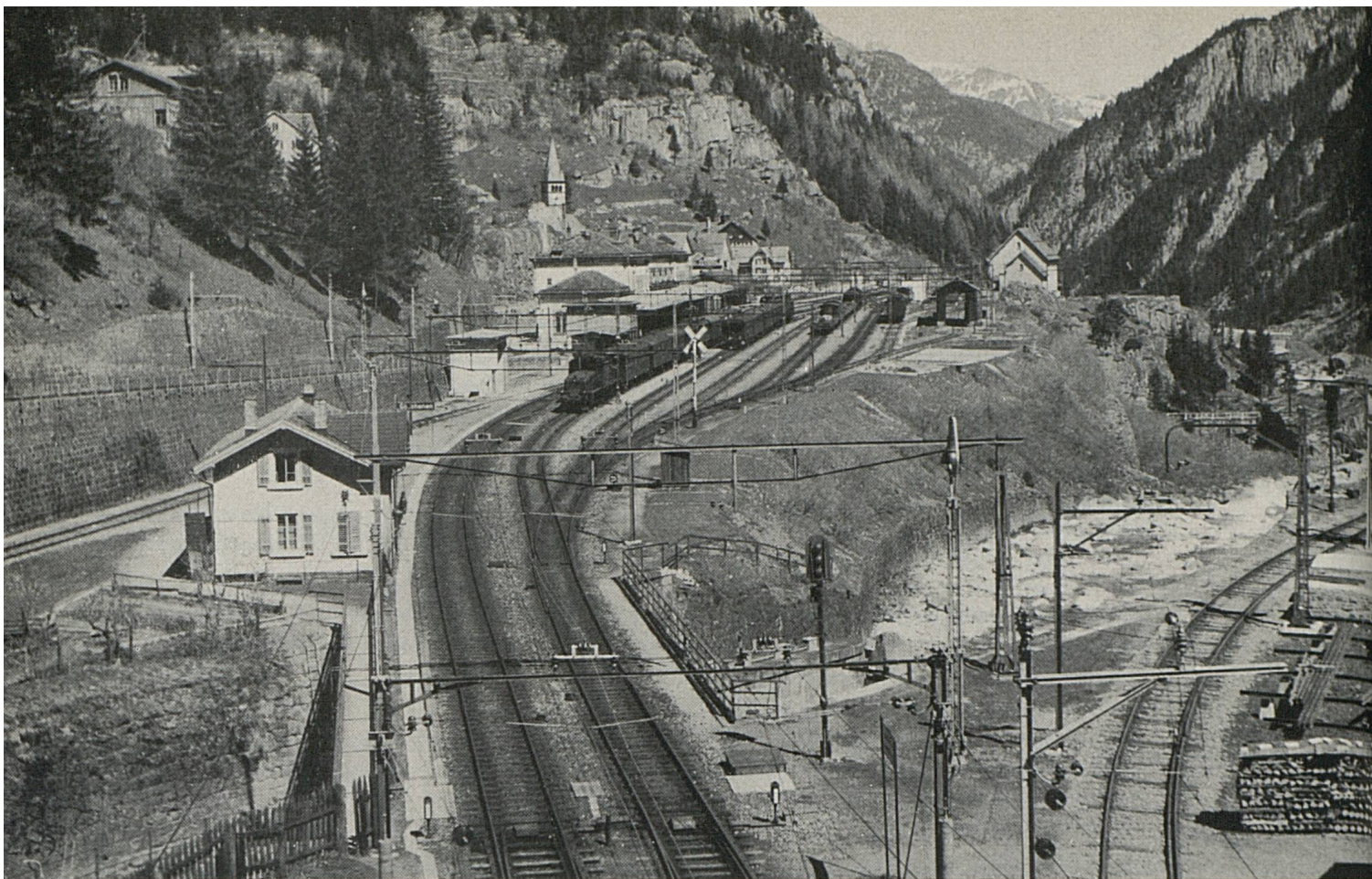
b. Classement par conditions d'engagement

Personnel permanent	37 292	91,7	37 240	91,0	— 52
Personnel auxiliaire	1 422	3,5	1 738	4,2	+ 316
Apprentis	850	2,1	926	2,3	+ 76
Total du propre personnel	39 564	97,3	39 904	97,5	+ 340
Ouvriers d'entrepreneur	1 087	2,7	1 030	2,5	— 57
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	40 651	100,0	40 934	100,0	+ 283

Ce tableau montre que les CFF ont pu faire face au fort développement du trafic, notamment dans le service des marchandises, avec une augmentation relativement modeste de l'effectif total du personnel (+283 agents). Ce résultat n'a toutefois été possible que moyennant des investissements considérables.

2. Recrutement

Le recrutement du personnel est demeuré malaisé, au point que l'on se demande parfois s'il est bien indiqué de choisir avec tant de soin les futurs agents. Pour répondre à une telle objection, nous relèverons d'abord que la pénurie de main-d'œuvre est maintenant générale. Même les entreprises qui ne connaissent pas les examens d'admission ont de la peine à trouver le monde nécessaire. Les activités ferroviaires qui supposent une qualification ne cessent pourtant pas de susciter de l'intérêt, puisque le nombre des candidatures excède presque toujours les besoins. La difficulté réside dans le fait que, bien souvent, les postulants ne satisfont pas aux exigences. Si la formation professionnelle et la préparation des nouvelles générations d'agents sont indéniablement des facteurs capitaux de la bonne marche des services ferroviaires, le niveau intellectuel et les qualités de caractère du personnel, que les tests psychologiques permettent d'apprécier, jouent également un rôle bien défini. Dans une entreprise de transport, une défaillance humaine peut aisément dégénérer en catastrophe. Chaque fois qu'un événement regrettable se produit, on se rend compte de l'opportunité d'avoir un personnel trié sur le volet. Cela prouve par conséquent que les examens psychologiques contribuent à réduire les risques d'accident. Les expériences faites au cours du présent exercice



La gare de Göschenen avant ...

ont montré une fois de plus combien nous aurions tort d'assouplir les normes d'appréciation au point de ne plus respecter les limites imposées par la nature même des choses. En 1960, le service psychologique de la division du personnel a établi près de 2600 procès-verbaux d'examen. Dans le cadre des mesures prises pour la réintégration d'invalides partiels dans la vie professionnelle, plus de 100 ouvriers du service des manœuvres ont été soumis à un examen psychologique en vue de la détermination de leurs aptitudes.

Dans certains centres, la pénurie de logements n'est pas étrangère aux difficultés de recrutement. C'est pourquoi les Chemins de fer fédéraux viennent en aide aux coopératives de construction des cheminots et facilitent l'édification de maisons familiales en accordant des prêts hypothécaires. Présentement, 38 coopératives comptent 3451 logements en tout. Les CFF ont en outre participé au financement de 3000 appartements dans des maisons pour un ou deux ménages, et ils disposent de plus de 1600 logements de service, qui jouent à l'heure actuelle un rôle non négligeable, sans être cependant le résultat d'une politique concertée en matière d'habitations. Si l'on tient compte, finalement, des appartements locatifs – plus de 900 –, il apparaît que l'entreprise participe d'une manière ou d'une autre au logement d'environ 9000 agents, représentant 20% de son personnel. La rareté des appartements disponibles dans les grandes agglomérations et les prix élevés de ceux qui s'y construisent nous interdisent cependant de nous relâcher dans nos efforts. Les coopératives de construction méritent toujours d'être soutenues. La Direction générale a décidé de recourir aux fonds de la caisse de pensions pour faire édifier des habitations dans les grands centres ferroviaires et d'abord à Bâle, où la situation est la plus critique. Divers projets sont à l'étude.

3. Rapports de service en général

Les échanges de vues avec les associations du personnel ont porté sur les rapports de service en général, ainsi que sur la durée du travail et la rétribution des fonctions. Les commissions spéciales ont traité un certain nombre de problèmes concernant l'exploitation, le trafic et l'organisation, quand ils n'étaient pas



... et après sa transformation

d'ordre technique. Par ailleurs, les commissions du personnel devaient être réélues pour la période administrative de 1961 à 1964. Pour 19 d'entre elles, le nombre des candidats dépassait celui des mandats, si bien qu'il a fallu, dans ces cas, organiser un scrutin, lequel n'a toutefois pas provoqué de changement essentiel dans la répartition des sièges.

Le Département fédéral des finances et des douanes a pris l'avis de la commission paritaire chargée des questions de personnel au sujet de quelques problèmes de principe touchant le classement de l'ouvrier professionnel qui a reçu une formation complète. Il s'agit notamment de déterminer le rang à donner à cet agent dans l'échelle des fonctions par rapport à d'autres catégories de personnel, comme aussi d'examiner le salaire qui lui est payé par les CFF comparativement à ce que gagne l'ouvrier professionnel du secteur privé.

Après une nouvelle estimation systématique des divers emplois, les fonctions des catégories moyennes et inférieures du service administratif ont été reclassées, puis reprises dans l'état des postes.

Les associations du personnel ont présenté des revendications importantes, intitulées «Mesures d'urgence pour parer aux difficultés de recrutement», qui avaient déjà été formulées, pour l'essentiel, à propos de la loi sur la durée du travail. L'Union fédérative du personnel des administrations et des entreprises publiques réclame une nouvelle réduction de la durée du travail, des indemnités spéciales pour le travail du dimanche et les services irréguliers, une large extension de la notion du service de nuit assortie d'un relèvement de l'indemnité payée pour ce service, de même qu'une augmentation générale de la rétribution initiale. L'indemnité pour le service de nuit a déjà été relevée, unifiée et complétée par une allocation de renchérissement depuis le 1er janvier 1961. Au demeurant, c'est au Conseil fédéral qu'il appartient de se prononcer définitivement sur les autres revendications, dont la portée est considérable.

Nous conformant aux dispositions de la loi sur l'assurance-invalidité, nous vouons une attention particulière à la réadaptation professionnelle des invalides. Les rapports de service de ceux que nous engageons sont réglés selon leurs capacités.

Avec effet au 1er janvier 1960, la Direction générale a révisé les rapports de service du personnel auxiliaire du sexe féminin. Elle a dû en outre édicter des instructions au sujet des rapports de service des auxiliaires de nationalité étrangère, dont le nombre s'accroît sans cesse. A la fin de l'année, les CFF avaient à leur service 215 étrangers, répartis entre les places de Genève, Bâle, Zurich, Winterthour et Schaffhouse.

Le personnel a de nouveau présenté un grand nombre de suggestions de nature à simplifier le travail ou à réduire les frais. Les services en ont examiné attentivement une centaine. Une proposition sur trois s'est révélée utile et a valu par conséquent à son auteur une récompense, sous la forme d'une adresse de remerciement de la Direction générale et d'une prime en rapport avec l'intérêt de la suggestion. La plupart des communications, retenues ou non, émanaient du personnel des ateliers principaux.

Le nouveau règlement des fonctionnaires II, en vigueur depuis le 1er décembre 1959, permet de déférer à la Direction générale les recours en matière disciplinaire qui ont été rejetés par les Directions d'arrondissement. En 1960, il a été fait usage de cette possibilité dans quatre cas. La Direction générale a admis un de ces recours.

4. Rémunération

Le montant des traitements est déterminé par la loi fédérale du 3 octobre 1958. Comme en 1959, le personnel a touché pendant l'exercice une allocation de renchérissement de 3 ½ %, qui devait toutefois atteindre au minimum 315 francs pour les agents mariés et 280 francs pour les célibataires. L'indemnité de résidence est fixée conformément à la nouvelle liste des localités publiée par le Département fédéral des finances et des douanes pour la période allant de 1960 à 1962. La Direction générale a défini à nouveau le droit au salaire pendant le service militaire. Ainsi que nous l'avons déjà relevé dans le chapitre précédent, les associations du personnel ont formulé diverses demandes de relèvement des traitements.

5. Prévoyance sociale

a) Généralités

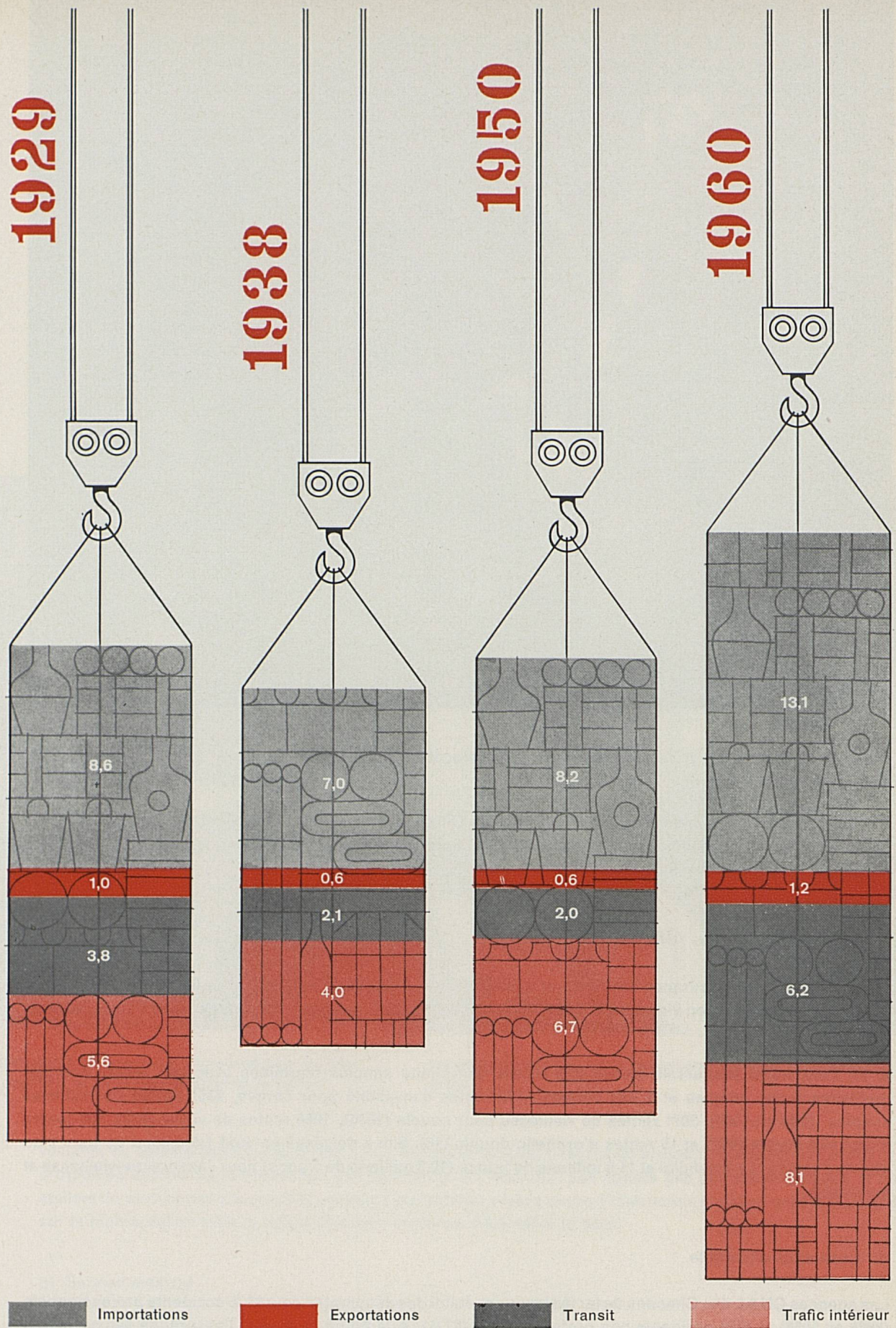
En étroite collaboration avec les six assistantes sociales, la division du personnel de la Direction générale et les sections du personnel des arrondissements ont voué toute leur attention aux mesures de prévoyance. Les divers organismes de secours – caisse de secours, fonds de prévoyance, institution de prêts – ont été mis à contribution pour venir en aide à de nombreux agents en proie à des difficultés.

Au début de 1960, la Direction générale a édicté de nouvelles instructions concernant l'imputation sur le traitement des prestations que fournissent l'assurance militaire, la caisse nationale d'assurance et les CFF.

b) 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 36 219 assurés (36 038 en 1959) et 1284 déposants (1290). La somme des gains assurés est passée à 344,8 millions de francs (325,7 millions). A la même époque, les bénéficiaires de pensions (retraités pour raison d'âge, invalides, veuves et orphelins) étaient au nombre de 22 902, contre 22 818 en 1959. Les pensions versées pendant l'année se sont chiffrées par 96,9 millions de francs (94,9 millions l'année précédente).

Le IV^e supplément aux statuts de la caisse du 9 octobre 1950 est entré en vigueur le 1er janvier 1960. Il prévoit pour la pension de veuve un relèvement de 30 à 33 ⅓ % du gain assuré, qui a pu être financé par voie d'adaptation du supplément fixe d'invalidité à l'assurance-invalidité fédérale. La revision du gain assuré a entraîné un surcroît de charge de 18,8 millions de francs, dont 7,3 millions ont été payés par les membres et 11,5 millions par les CFF. L'octroi d'une allocation pour enfant complétant la pension d'invalidité a occasionné une charge supplémentaire de 13,3 millions de francs. Le service des intérêts en est assuré par les CFF, mais il sera compensé plus tard par les bénéfices techniques à escompter. Les bénéficiaires de rentes de

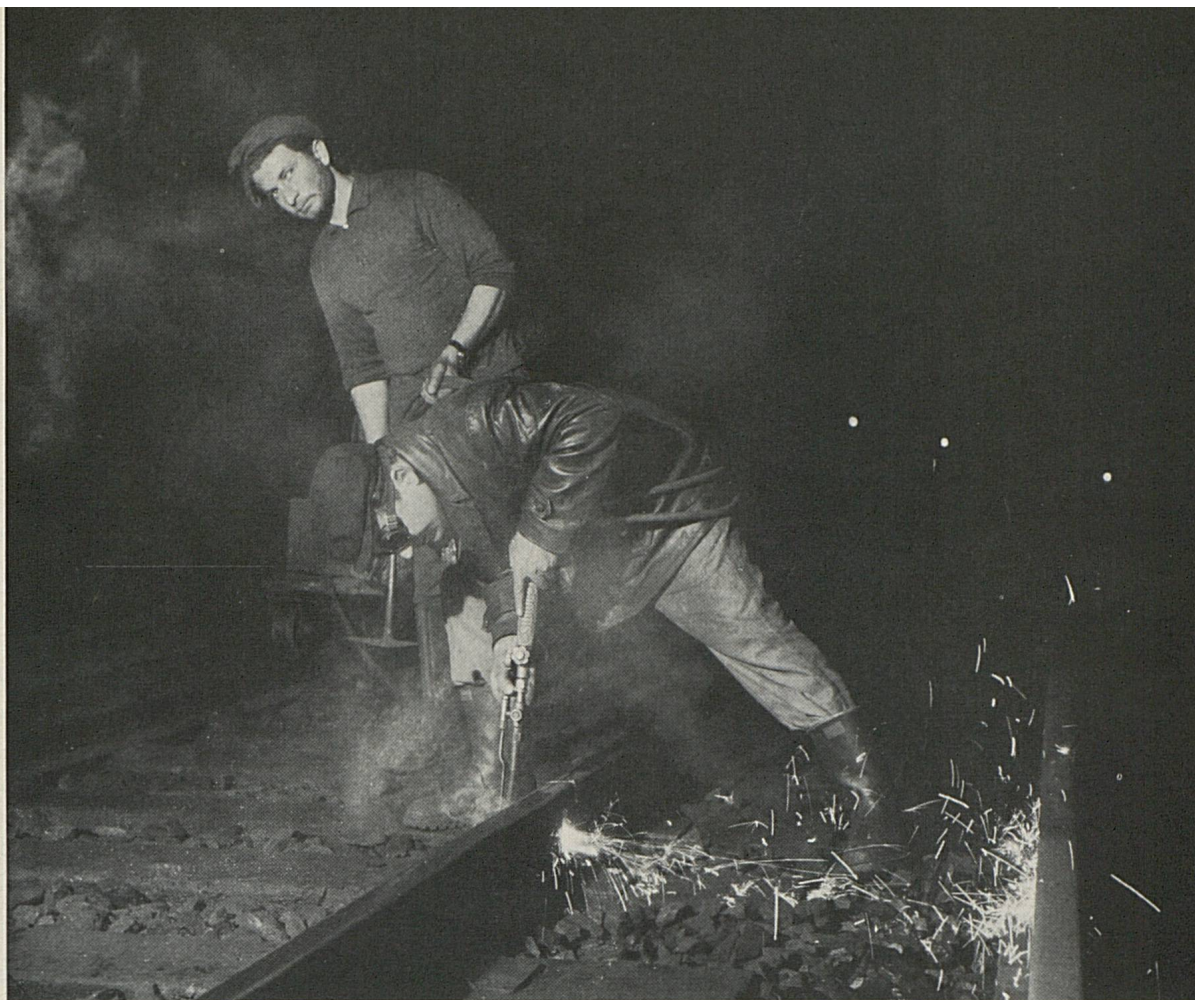


Importations
 Exportations
 Transit
 Trafic intérieur

Indications en millions de tonnes

Structure du trafic des marchandises

Le trafic international (importations, exportations et transit) revêt une plus grande importance que le trafic intérieur



la caisse de pensions ont de nouveau touché une allocation de renchérissement de 3½%, sauf sur le supplément fixe prévu à l'article 24 des statuts.

Les cotisations que les membres de la caisse et les Chemins de fer fédéraux versent depuis 1959 au fonds de stabilisation atteignaient un montant total de 3,6 millions de francs à la fin de l'exercice. En 1960, les apports se sont chiffrés par 1,9 million de francs.

c) Assurance-invalidité, vieillesse et survivants

Tout comme pour l'assurance-vieillesse et survivants, les prestations que prévoit la loi fédérale sur l'assurance-invalidité entrée en vigueur le 1er janvier 1960 sont versées par notre succursale de la caisse fédérale de compensation.

A fin 1960, notre succursale servait 276 rentes d'invalidité simples (certaines avec des rentes complémentaires à des couples et à des enfants), 172 rentes d'invalidité pour couple, 2351 rentes de vieillesse simples (2096 en 1959), 3071 rentes de vieillesse pour couple (2806), 1066 rentes de veuve (972), 750 rentes d'orphelin simple (692) et 15 rentes d'orphelin double (16). Elle a décaissé en tout 1,0 million de francs au titre de l'assurance-invalidité et 11,5 millions de francs (10,3 millions de francs) pour l'assurance-vieillesse et survivants.

d) Assurance-accidents

Les agences CNAL des Chemins de fer fédéraux ont établi des décomptes pour 9175 accidents professionnels (8866 en 1959) et 3925 accidents non professionnels (3771). A la fin de l'exercice, l'assurance des accidents professionnels servait 1524 rentes d'invalides et de survivants (1506), et l'assurance des accidents non professionnels, 715 (698). Les prestations – règlement de dommages et rentes – se sont élevées à 7,7 millions de francs, contre 7,4 millions l'année précédente. Au 31 décembre 1960, la somme des salaires assurés atteignait 403,9 millions de francs, alors qu'elle était de 398,8 millions un an auparavant.

e) Caisse-maladie

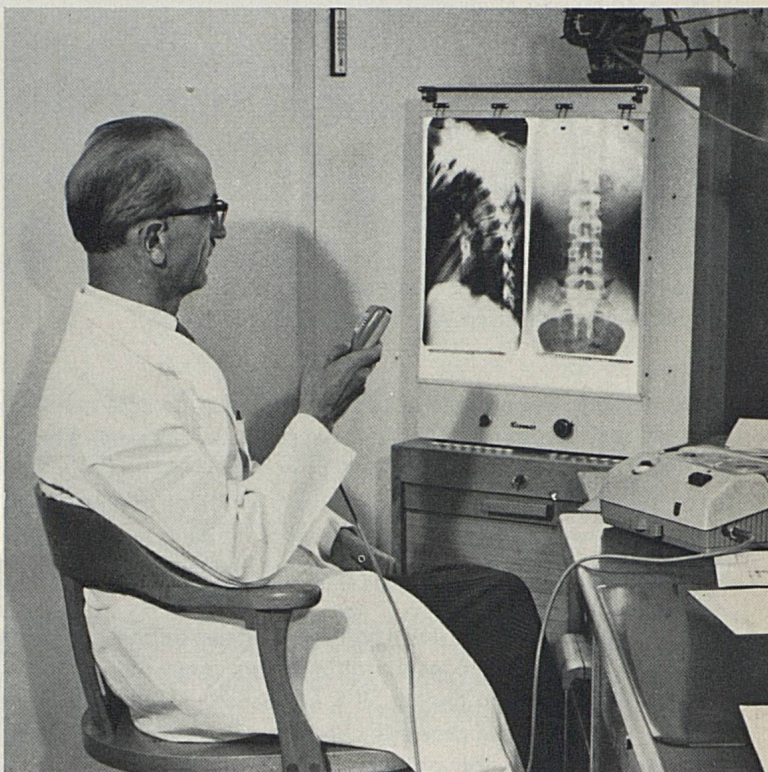
Les frais médicaux et pharmaceutiques ont continué d'augmenter. Depuis 1958, l'assurance de ces frais ne cesse d'accuser des excédents de dépenses. C'est pourquoi, le 22 décembre 1960, le Conseil d'administration a modifié différentes dispositions des statuts de la caisse-maladie avec effet au 1er janvier 1961. La cotisation des membres a en même temps été portée de 8 à 9 francs par mois, et leur participation aux frais médicaux et pharmaceutiques, de 13,5%, en moyenne, à 15%. Nous espérons que ces mesures permettront de rétablir l'équilibre financier de l'assurance des frais médicaux et pharmaceutiques.

f) Prévention des accidents

De nombreuses visites d'entreprises et divers événements nous ont amenés à prendre un certain nombre de mesures préventives. Nous avons en outre exigé du personnel une discipline plus rigoureuse dans l'emploi des dispositifs de protection et dans l'observation des prescriptions concernant la sécurité. Les cours d'instruction réglementaires destinés aux apprentis de gare et du service des trains, de même qu'aux sur-



On conserve les documents médicaux sur microfilms pour ne plus devoir garder les originaux et pour gagner ainsi de la place



Le diagnostic révélé par la radioscopie est dicté sur bande magnétique

veillants du service des travaux et des gares, ont porté sur des mesures de protection personnelle et sur des problèmes actuels de la prévention des accidents. A l'intention des agents des ateliers principaux et des ateliers du service des travaux, des gares et de la traction, divers cours d'instruction pratique ont été organisés sur la manipulation sûre et rationnelle des machines à travailler le bois.

g) Service médical

Le nombre des cas de maladie et d'accidents (sans les absences de courte durée) annoncés durant l'exercice n'a guère varié par rapport à 1959:

	1959	1960
Cas de maladie annoncés	18 418	18 362
Accidents annoncés	6 313	6 242

Les absences du personnel dues à la maladie ou à des accidents (absences de courte durée comprises) se sont chiffrées par 581 639 jours, contre 610 721 jours en 1959. Cela correspond à 15,24 jours par agent, au lieu de 16,01 en 1959 et de 15,7 en 1958. Les absences du personnel consécutives à la maladie ont reculé dans une mesure satisfaisante, tandis que les chiffres n'ont pas beaucoup varié pour les accidents et les absences de courte durée.

Les jours d'absence se répartissent comme il suit:	1958	1959	1960
	jours	jours	jours
Maladie	11,06	11,37	10,86
Accidents professionnels	1,95	2,07	1,86
Accidents non professionnels	1,75	1,65	1,55
Absence de courte durée	0,94	0,92	0,97

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

Service de bureau	7,59	8,42	8,39
Service en plein air	19,15	19,21	17,51
Service de bureau et en plein air	14,53	14,70	14,81
Service sur les locomotives	13,07	13,62	12,59
Service dans les trains	17,81	18,48	16,30
Service dans les ateliers principaux (sans le service de bureau)	18,20	19,06	17,56

En moyenne, la guérison a duré:

Dans les cas de maladie	23,40	23,55	22,58
Dans les cas d'accidents professionnels	20,22	21,52	19,59
Dans les cas d'accidents non professionnels	25,10	23,83	22,56
Dans les cas d'absence de courte durée	1,90	1,94	1,93

Le service médical a préavisé sur l'engagement de 2834 candidats à des postes dans l'administration (2266 en 1959). 2417 personnes, ou 85,3%, ont été déclarées aptes à tous les services (78,5% en 1959), 307 personnes, ou 10,8%, absolument inaptes (9,9%) et 110 personnes, ou 3,9%, aptes sous certaines réserves (11,6%). En ce qui concerne l'assurance-invalidité entrée en vigueur au début de l'année, il est apparu opportun que plusieurs médecins de la division collaborent dans les commissions AI pour le personnel des CFF et de la Confédération, ainsi que pour les Suisses résidant à l'étranger.

Les campagnes de prophylaxie antituberculeuse parmi le personnel de la Confédération ont été méthodiquement poursuivies. La nécessité de mesures prophylactiques contre la tuberculose est en général partout admise. Vers la fin de l'année, il a été possible de procéder aux vaccinations au moyen du vaccin BCG asséché lyophilisé, qui présente d'importants avantages sur le précédent vaccin pour ce qui est de la constance des résultats. Par ailleurs, nous avons mis en valeur les résultats de la campagne de radiophotographie de 1959. Grâce aux quelque 32 000 radiophotographies faites, on a constaté 20 cas de tuberculose active ignorée jusqu'alors et nécessitant un traitement. On a pu au surplus déceler quatre tumeurs, 29 affections cardiaques et 14 cas de maladie de Boeck. Environ 12 500 réactions Mantoux et 2500 vaccinations BCG ont été opérées. En raison du surmenage des médecins, le service médical n'a pas été en mesure d'étudier de nouveaux problèmes scientifiques. En revanche, les études commencées ont été méthodiquement poursuivies.

Les nouveaux règlements du service médical et sur les formalités à remplir en cas de maladie et d'accident sont entrés en vigueur durant l'exercice. Grâce à l'obligation générale d'annoncer les cas d'absence pour cause de maladie et d'accident, de même qu'à la centralisation des dossiers médicaux, la surveillance des absences du personnel est désormais organisée de telle manière que la division médicale peut collaborer plus étroitement avec les autres services et intervenir rapidement. La XXII^e Conférence des médecins attitrés, qui s'est tenue en octobre à la Maison suisse des transports, a examiné les changements que le nouveau règlement du service médical a apportés à la collaboration entre les services, les médecins attitrés et la division médicale, ainsi qu'un certain nombre de questions organiques, tarifaires et spéciales. Elle s'est en outre occupée de divers aspects du domaine des psychosomatoses et de la dystonie végétative. La deuxième journée de la conférence a été consacrée à la discussion de problèmes de médecine pratique.