

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1968)

Rubrik: Gestion 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: 13.03.2025

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

I. Conseil d'administration et direction

Conseil d'administration

Le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses, qui est l'organe suprême de l'entreprise depuis le début, traite les questions financières, organiques et commerciales de caractère essentiel, se prononce sur les grands projets de travaux, l'acquisition de matériel roulant et les marchés importants, nomme les fonctionnaires de haut grade et s'occupe par exemple des budgets, des rapports de gestion et des comptes annuels. Il est en outre appelé à donner son avis sur tous les sujets concernant le réseau qui doivent être abordés par l'Assemblée fédérale ou le Conseil fédéral. A l'ordre du jour des sept séances qu'il a tenues au cours de l'exercice sous la présidence de Monsieur Hans Fischer figuraient en tout 53 affaires. A l'issue d'une réunion convoquée à Winterthour, le Conseil d'administration a visité la recette voyageurs de la gare centrale de Zurich, où des machines à imprimer les billets venaient d'être installées aux guichets. Une autre fois, répondant à l'invitation du Conseil d'administration du Chemin de fer fédéral allemand, il a siégé à Munich. Les deux conseils ont alors été renseignés sur les projets d'amélioration du trafic dans le secteur de la capitale bavaroise, puis ils se sont rendus sur divers chantiers de l'express régional et du métropolitain. Cette rencontre s'est achevée par la visite de la centrale nucléaire de Gundremingen, près de Günzburg, sur la ligne Augsburg-Ulm.

Aucune mutation ne s'est produite au sein du Conseil d'administration, qui se compose, conformément à la loi sur les Chemins de fer fédéraux, d'un président, d'un vice-président et de treize membres.

Direction

La Direction générale s'est réunie normalement une fois par semaine, pour discuter les points fondamentaux de la gestion et prendre les décisions qui lui incombent. Elle s'est retrouvée trois fois avec les Directeurs d'arrondissement pour un large échange de vues. Les chefs de division ont aussi été conviés à l'une de ces conférences, qui a duré trois jours. Les délibérations ont porté notamment sur des aspects de la politique commerciale et financière, l'avenir des transports de voyageurs et de marchandises, le marketing moderne, les objectifs des Chemins de fer fédéraux sur le marché, la formation des cadres et divers problèmes présentant un intérêt particulier pour les arrondissements.

A la fin de l'exercice, des changements se sont produits dans le personnel dirigeant. Après une brillante carrière, Monsieur Hermann Merz, ingénieur diplômé, Directeur du II^e arrondissement, qui était au service de l'entreprise depuis 1930, a fait valoir ses droits à la retraite pour raison d'âge. Le président du Conseil d'administration et celui de la Direction générale ont rendu hommage aux mérites du démissionnaire, qui, de Lucerne, a dû s'occuper spécialement de la ligne du Saint-Gothard. Ils lui ont en outre adressé les remerciements des Chemins de fer fédéraux. Le Conseil fédéral a désigné son successeur en la personne de Monsieur Rolf Zollikofer, ingénieur diplômé, chef de la division des travaux du III^e arrondissement, à Zurich.

Certaines divisions de la Direction générale et des Directions d'arrondissements II et III ont aussi changé de titulaire. Messieurs Franz Thomann, licencié ès sciences économiques, chef du contrôle des finances et de la comptabilité générale, Ernst Scheidegger, chef de la caisse principale et du service des titres, et Eugen Graber, ingénieur diplômé, chef de la division des travaux à la Direction du II^e arrondissement, se sont retirés à la fin de l'année, après avoir atteint la limite d'âge. La Direction générale leur a exprimé sa reconnaissance pour leur longue activité, couronnée de succès, au service des Chemins de fer fédéraux.

A la tête de la nouvelle division des finances, créée à partir du 1^{er} janvier 1969 par la fusion des divisions «contrôle des finances – comptabilité générale» et «caisse principale – service des titres», le Conseil d'administration a nommé Monsieur Walter Keller, jusqu'alors suppléant du chef de la première des divisions supprimées. La division des travaux du II^e arrondissement est désormais dirigée par Monsieur Alfred Etterlin, ingénieur diplômé, celle du III^e arrondissement par Monsieur Hansrudolf Wachter, également ingénieur diplômé.



Die SBB arbeiten an der Eisenbahn der Zukunft

Grundlagen dafür liefert die neue elektronische Datenverarbeitungsanlage

Les CFF préparent le chemin de fer de l'avenir à l'aide des données fournies par le nouvel ensemble électronique de gestion.

II. Planification et études


Les quelques exemples que voici donneront une idée des multiples travaux de planification et études en cours.

Modèles de simulation

Dans les travaux de planification des chemins de fer, la simulation sur ordinateurs ne cesse de gagner en importance. Par simulation, il faut entendre la représentation, à l'aide d'un modèle mathématique abstrait, de processus réels tels que le déroulement d'une suite d'opérations, présentes ou futures, du service de l'exploitation. Alors qu'un modèle mathématique d'optimisation du genre d'un schéma opérationnel de répartition quotidienne des wagons vides a pour objet de fournir lui-même une solution optimale ou du moins assez bonne pour être considérée comme telle, le modèle de simulation doit avant tout permettre de comparer expérimentalement, quant à leur valeur, des solutions proposées a priori. Le modèle de simulation sur ordinateur montrera donc, par exemple, comment un réseau ferré ou un centre de triage fonctionnerait en réalité avec un régime d'exploitation donné ou si l'on y disposait d'équipements et de moyens déterminés. Ce système sert surtout à étudier des problèmes caractérisés par la variété des interdépendances ou par l'intervention de phénomènes aléatoires. Le chemin de fer, qui pose maints problèmes complexes, rendus encore plus ardues par le hasard et l'incertitude (retards, fluctuations des courants de trafic, etc.), constitue un terrain d'élection pour le procédé de la simulation, d'autant plus que, d'ordinaire, des considérations d'ordre technique ou économique s'opposent à des expériences pratiques.

Les Chemins de fer fédéraux, tout en développant des modèles mathématiques, ont mis au point un modèle de simulation pour une grande partie des activités d'une gare de triage. D'autres, qui sont en voie de réalisation, doivent soit représenter le travail de gares de messageries, soit permettre d'apprécier la capacité de points de bifurcation ou de lignes.

Les CFF participent aussi aux études entreprises par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) pour élaborer, en s'aidant des conseils d'une maison spécialisée, tant un modèle précis de simulation des opérations d'un centre de triage qu'un modèle global du mouvement des wagons sur tout un réseau, de façon qu'il soit possible de juger de l'efficacité des modèles d'optimisation concernant la gestion centralisée du trafic des marchandises. Ces travaux complètent utilement ceux de notre propre administration.



Die SBB arbeiten an der Eisenbahn der Zukunft

Grundlagen dafür liefert die neue elektronische Datenverarbeitungsanlage

Problèmes des grandes vitesses

Les efforts tendant à améliorer les prestations du chemin de fer et à développer sa capacité de concurrence font que la réduction des temps de parcours est l'objet d'une préoccupation constante. Ce problème intéresse non seulement le spécialiste de l'exploitation, de l'horaire, de la voie ou des installations de sécurité, mais surtout celui du service de la traction, qui est chargé de calculer les gains de temps qu'entraîneront l'accélération et le freinage plus rapides des trains d'une part, le franchissement des courbes à une allure plus vive et l'augmentation des vitesses de pointe d'autre part. Ces facteurs influencent d'une manière décisive la construction des véhicules moteurs. En particulier, les fortes accélérations exigent une grande puissance installée et, partant, un poids considérable. De plus, dans les courbes, les vitesses élevées ne peuvent être atteintes que si les voies ne sont pas soumises à des sollicitations excessives. Pour que les contraintes qui s'exercent avec une intensité sans cesse croissante sur la voie et sur les essieux montés puissent être déterminées, il est indispensable de mesurer d'abord les forces en jeu. Le rail spécial mis au point en 1953 par la division des travaux permet de mesurer les efforts qui s'appliquent sur un point donné de la voie au passage d'un véhicule. Ces investigations ont abouti à des modifications qui réduisent les contraintes provoquées par les engins moteurs. Il a été ainsi possible d'élever la vitesse des locomotives Ae 6/6 dans les courbes.

La longueur limitée du rail spécial empêchant de faire des relevés sur les voies très longues ou sur les aiguilles et les croisements, il était logique, en pareils cas, de recourir à la roue. Les mesures sont alors exécutées au moyen de jauges extensométriques qui reproduisent de manière continue les forces agissant horizontalement et verticalement. Au début, la rotation de la roue et le fait que des signaux électriques extrêmement faibles doivent être transmis au véhicule en marche et y être amplifiés ont suscité des difficultés. Un travail persévérant et de nombreux essais aboutirent, en 1962, aux premières mesures utilisables. Les informations et les conclusions qui en ont été tirées permirent de construire la locomotive de grande puissance Re 4/4 II pour des vitesses de la catégorie R, si bien qu'elle peut remorquer des trains intervalles en dépit d'une charge de 20 tonnes par essieu. Auparavant, la catégorie R ne comprenait que des automotrices et des locomotives légères, d'une puissance relativement faible.

Les résultats des mesures effectuées sur les Re 4/4 II montrent que les vitesses actuellement autorisées dans les courbes, en particulier dans celles de grand rayon, qui sont très nombreuses sur le Plateau, ne sont pas des valeurs maximales définies une fois pour toutes, d'une manière absolue. Au stade actuel des études, une accélération qui n'entraînerait ni une diminution du degré de sécurité ni un accroissement considérable de l'usure semble tout à fait possible du point de vue technique. Il conviendrait cependant de prendre certaines dispositions pour maintenir le confort à son niveau actuel, car, dans les courbes, les vitesses élevées amplifient les effets de la force centrifuge. Or, à cause des trains qui doivent rouler à faible allure, il n'est pas possible d'augmenter à volonté le dévers des voies. Les véhicules doivent donc pouvoir s'incliner dans les courbes aux grandes vitesses. En d'autres termes, il faut prévoir des voitures pendulaires, capables de compenser la force centrifuge dès qu'elle dépasse la valeur à partir de laquelle le voyageur est incommodé. Un appareil de commande réagissant à ladite force actionnera un dispositif hydraulique chargé de faire pencher la caisse du véhicule vers l'intérieur de la courbe sans que les bogies suivent le mouvement. Des voitures de ce genre figurent au programme de construction.

Le service des messageries – une nouvelle conception en matière d'acheminement

La conception du service des messageries passe graduellement du stade de la planification à celui de la réalisation. Le nouveau régime est appelé à supplanter ceux de la grande vitesse et des colis express. Alors que, pendant plusieurs décennies, ces transports et l'acheminement des envois postaux avaient pu être assurés sans difficulté par les trains de voyageurs, la situation s'est modifiée après la guerre, en raison de l'accroissement du trafic. Au milieu des années cinquante déjà, les transports atteignaient 600 tonnes par jour en régime express, 1500 tonnes en grande vitesse et 900 tonnes pour les envois postaux, si bien que, dans la perspective de leur évolution subséquente, l'idée de décharger les trains de voyageurs de ces marchandises s'est imposée avec toujours plus d'insistance.

Une telle réorganisation implique évidemment des travaux de longue haleine. Ceux-ci ont porté avant tout sur l'amélioration des transports, qui doit se répercuter sur la qualité des services offerts à la clientèle et permettre à l'entreprise de réduire ses coûts par de véritables mesures de rationalisation. Ce n'est qu'après cinq ans, c'est-à-dire au début de 1961, que les résultats des études détaillées furent disponibles. Ils ont déterminé toutes les démarches ultérieures. Dans les domaines du droit, des tarifs, de l'exploitation et de la construction, les problèmes se chevauchaient à un tel point qu'il n'était pas douteux que le passage de la théorie à la pratique prendrait beaucoup de temps. Il apparut alors nécessaire de procéder par étapes. La première a englobé les innovations suivantes:

- abandon à la route d'une grande partie des transports de lait, qui constituent un secteur délicat de la grande vitesse et où le taux de couverture des coûts est faible;
- établissement d'un horaire plus strict pour les transports d'animaux, le surcroît de travail occasionné par les manœuvres des wagons de bétail étant ainsi ramené à des proportions raisonnables;
- léger endiguement des envois express par des limitations de poids et d'encombrement et par une majoration des taxes, afin que seuls restent dans cette catégorie des colis réellement urgents;
- mise en marche, sur quelques lignes à fort trafic, de trains de messageries groupant les transports de la grande vitesse et du régime express, ce qui est l'élément essentiel du système.

Cette dernière mesure, qui différencie les catégories de trains d'après les genres de trafic, est aussi la condition de l'amélioration de l'offre dans le service des voyageurs. Elle permet de relever sensiblement les vitesses commerciales et d'éliminer de nombreuses sources de retard. En particulier, les trains inter-ville de la ligne Zurich–Genève ont été libérés des servitudes des marchandises. Il a été en outre possible, sur certains tronçons tels que ceux de Zurich–Uster–Rapperswil et Zurich–Sargans, de faire circuler des convois de messageries avec un horaire spécial. Sans ces trains, l'horaire cadencé du trafic de banlieue, sur la rive droite du lac de Zurich, eût été inconcevable.

En 1968, les décisions relatives à la deuxième étape ont été prises: fusion des régimes express et grande vitesse, généralisation du système des messageries sur l'ensemble du réseau suisse. Un programme de production servant des intérêts aussi divers que c'est le cas lorsque les trains transportent à la fois des voyageurs, des colis express, des marchandises en grande vitesse, des animaux et des envois postaux ne devrait plus avoir cours dès 1976, sauf sur des lignes de moindre importance. Grâce à l'active collaboration de l'Union des entreprises suisses de transport (UST), la nouvelle organisation pourra être étendue aux relations avec les chemins de fer privés.

Pour le service des messageries, trois zones distinctes ont été instituées. Leurs limites correspondent en gros à celles des arrondissements, chemins de fer privés compris. Chaque zone a un centre principal: Zurich pour la Suisse orientale, Olten pour la Suisse centrale et Berne pour la partie occidentale du pays (fig. 1). Ce sont les véritables plaques tournantes du trafic des messageries.

Zone	Centre principal Centres secondaires	Lignes principales
Ouest	Berne Lausanne Bienne	Berne – Olten – Lucerne – Thoun – Lausanne – Bienne
Centrale	Olten Bâle CFF Arth-Goldau	Olten – Bâle CFF – Zurich – Arth-Goldau – Lucerne – Berne – Bienne
Est	Zurich Winterthour	Zurich – Schaffhouse – Romanshorn – Saint-Gall – Uster-Rapperswil – Meilen-Rapperswil – Coire – Arth-Goldau – Olten

**Structure du réseau
des messageries**

Figure 1

Les centres principaux assument:

- le transbordement des marchandises,
- la manœuvre des wagons passant directement, sans transbordement, d'un parcours d'approche au centre suivant,
- la formation des trains de messageries directs et régionaux qui sillonnent le rayon de desserte des centres,
- la réception et la livraison des marchandises pour la clientèle des environs.

Ce dernier point explique pourquoi les trois centres principaux doivent se trouver dans des régions industrielles. Il fallait en outre rechercher l'endroit le plus propice à l'aménagement des installations ferroviaires. Le choix s'est dès lors porté sur Zurich-Altstetten, Däniken, près d'Olten, et Wilerfeld, à Berne.

La gare de Lausanne fonctionnera d'abord comme centre de transbordement, mais elle pourra gagner en importance et devenir un centre principal tel que Berne, Olten ou Zurich. L'acheminement vers les centres principaux des envois recueillis sur les parcours collecteurs sera assuré par les trains de messageries, avec des arrêts relativement brefs aux gares intermédiaires. Ces convois porteront, en plus des wagons destinés aux quais de transbordement du prochain centre principal ou secondaire, les véhicules conte-

nant les marchandises acheminées sans transbordement en direction d'un centre plus éloigné (fig. 2). Ainsi, des pièces de machines expédiées par une fabrique en gare de Vevey à destination d'Eglisau seront chargées dans le wagon «Zurich», puis acheminées directement de Lausanne sur Eglisau, en n'étant transbordées qu'une fois, alors qu'à l'heure actuelle ces opérations doivent se répéter sur des quais où elles importent les voyageurs. De même, de nombreux envois circuleront à l'intérieur de la zone ouest en ne touchant qu'exceptionnellement le centre principal, c'est-à-dire Berne. Un envoi d'Estavayer-le-Lac à Nyon passera par Yverdon, pour être transbordé au centre secondaire de Lausanne.

Schéma de formation des courses

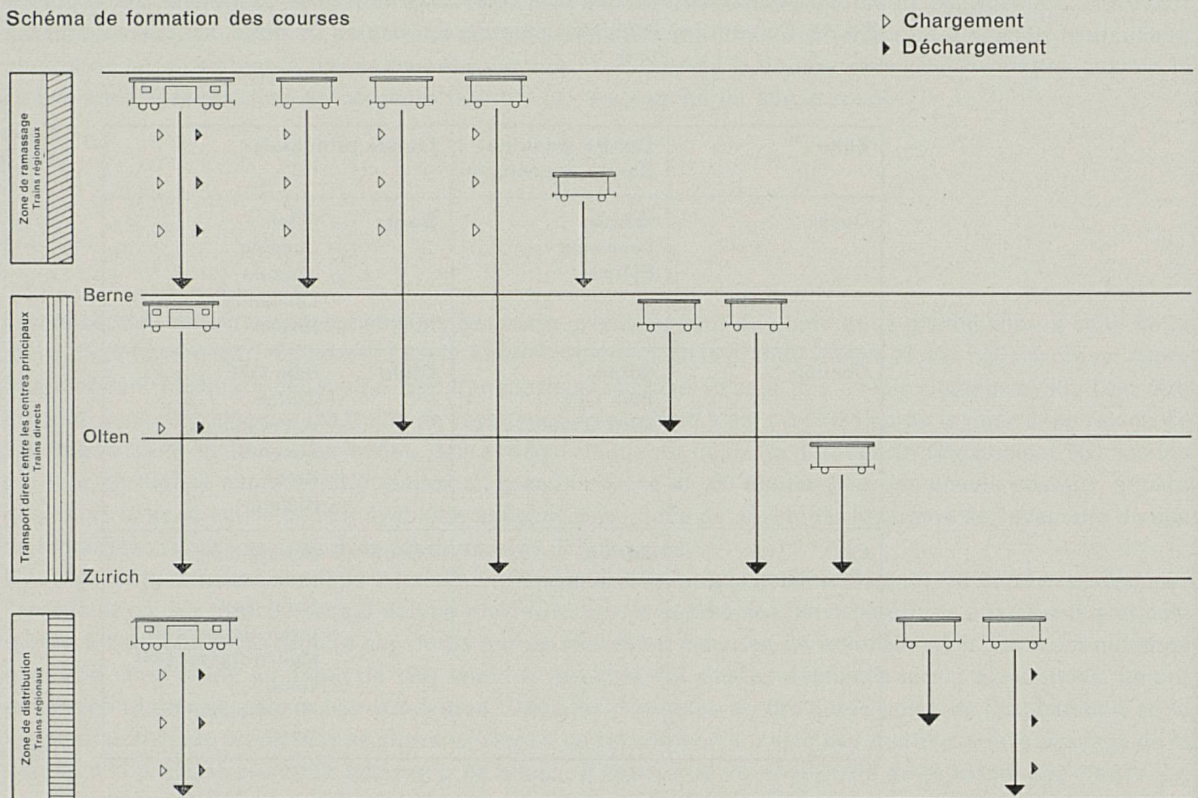


Figure 2

L'horaire des trains de messageries doit, bien entendu, être adapté aux nécessités de l'activité économique, et en particulier aux besoins de l'industrie et du commerce. L'horaire graphique (fig. 3) montre que l'enlèvement des marchandises sera assuré trois fois par jour, entre 9 et 11 heures, 14 et 16 heures et après la fermeture des usines. Inversement, les marchandises parviendront au lieu de destination vers 8 heures du matin et seront disponibles à la reprise du travail. Un autre convoi arrivera au début de l'après-midi, puis les gares seront desservies une dernière fois en fin de soirée. Sur les parcours à faible trafic, les messageries seront encore transportées en même temps que les voyageurs, mais, en vertu de la nouvelle conception, trois circulations seulement pourront être utilisées quotidiennement de cette manière. Les colis postaux emprunteront exclusivement les trains de messageries, à l'exception du courrier, qui sera toujours acheminé par les trains de voyageurs.

Il ne faut cependant pas oublier que, jusqu'ici, les colis express étaient acceptés dans tous les trains omnibus et de nombreux directs. Les possibilités de transport seront donc réduites dans une certaine mesure pour les envois qui ne seront pas transbordés entre les gares d'une même ligne. Les chemins de fer peuvent

Schéma des trains de messageries circulant sur les lignes principales

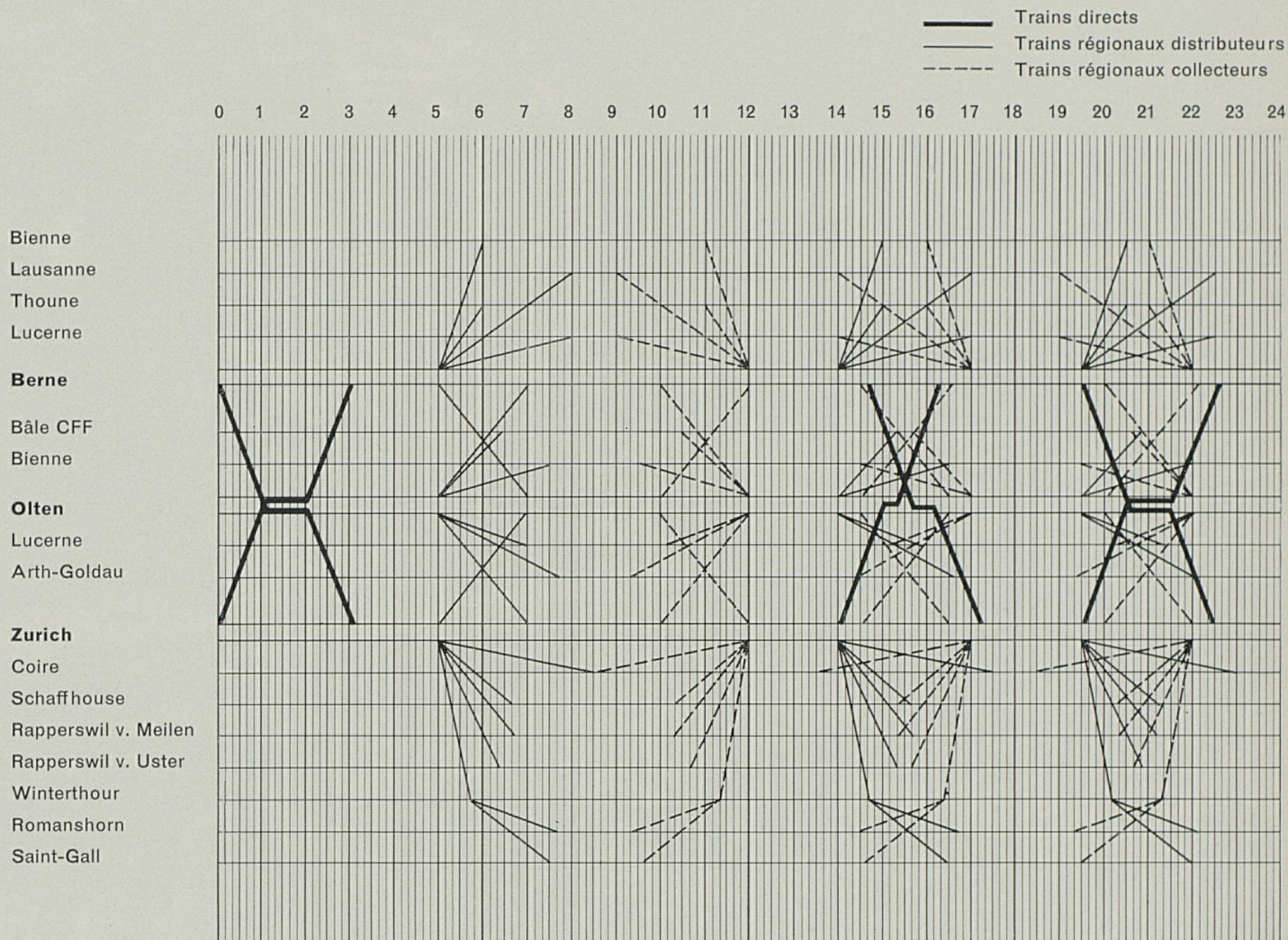
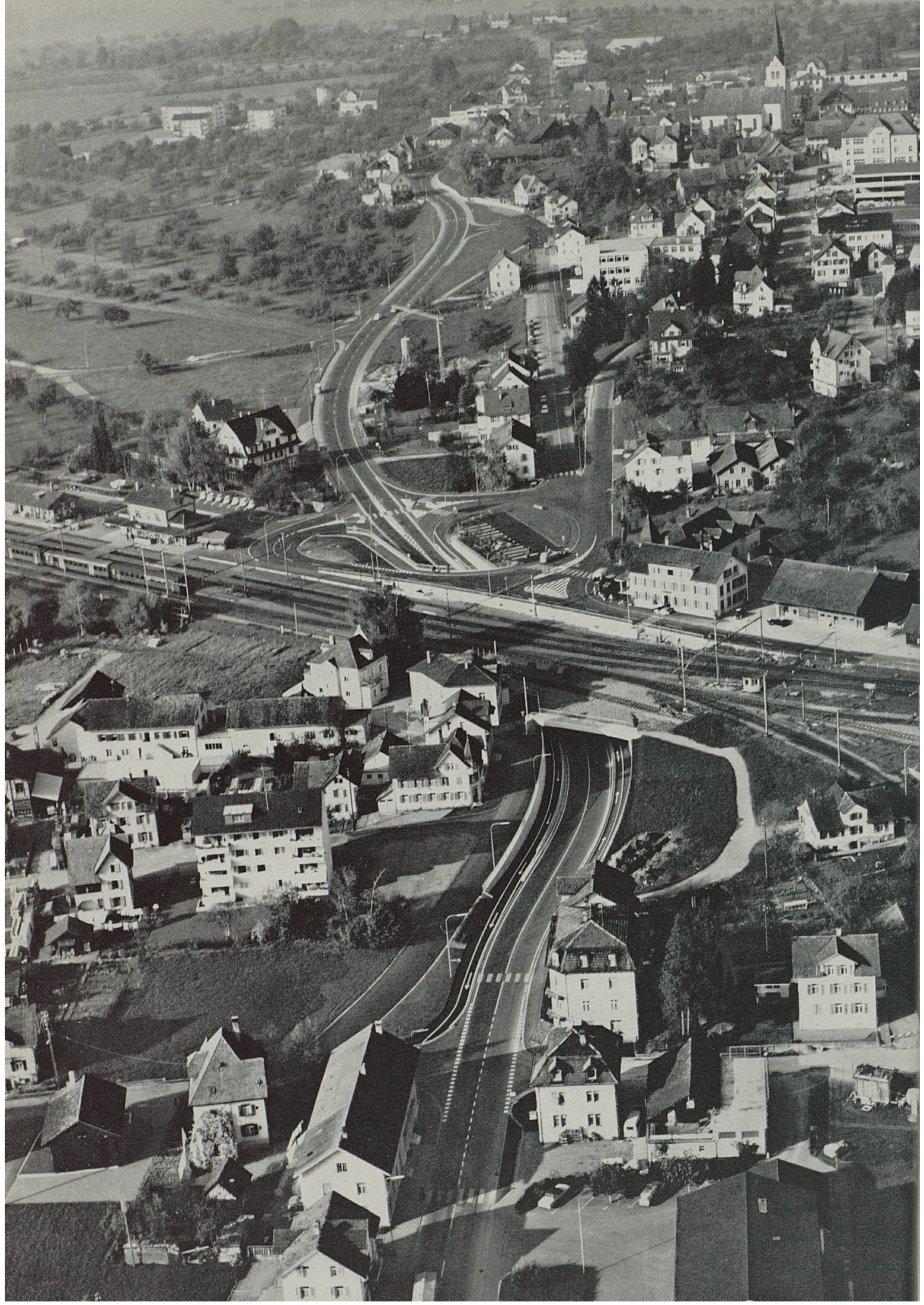


Figure 3

faire valoir en contrepartie le fait que les arrêts prolongés de ces convois, qui mettent bien souvent à l'épreuve la patience des voyageurs, disparaîtront progressivement pour ne plus appartenir qu'au passé, tout comme la traction à vapeur avec son charme romantique.

La séparation des catégories de trafic, la concentration des efforts sur quelques points de jonction, peu nombreux mais aménagés selon les principes les plus modernes, la souplesse de l'horaire, en un mot la volonté de gérer l'entreprise selon des critères économiques, auraient entraîné une centralisation des tâches accessoires même sans la nouvelle conception du service des messageries. Dans l'ensemble, la clientèle bénéficiera de nombreux avantages, grâce à la ponctualité, à la régularité et au bon fonctionnement de ce service. Enfin, autre sujet de satisfaction, la réorganisation affermera la position du chemin de fer face à la concurrence. Au moment où Berne-Wilerfeld, centre principal, est en construction, les experts se demandent si, en plus des bagages enregistrés, d'autres envois particulièrement urgents ne pourraient pas être aussi confiés aux trains omnibus et directs. Tout cela montre bien qu'en matière d'acheminement la planification et la réalisation se recourent encore.



III. Collaboration internationale

Les Chemins de fer fédéraux ont continué de coopérer très étroitement, dans les domaines les plus variés, avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et divers réseaux.

A l'UIC, au terme d'études conduites par un groupe de Directeurs généraux, le Comité de gérance a décidé de doter d'une nouvelle structure les principaux organes de travail. De ce fait, cinq commissions directoriales ont été créées qui s'occuperont de la prospective, des questions commerciales (sections voyageurs et marchandises), du mouvement, du matériel et de la traction ainsi que des installations fixes. Elles auront pour tâche essentielle de déterminer les investigations nécessaires et les modalités de leur réalisation. Au demeurant, ces commissions, composées dans chaque cas des responsables du secteur correspondant dans les administrations adhérentes, n'aborderont que les grands problèmes. Cinq comités permanents d'étude ont en outre été institués en ce qui concerne l'économie, le droit, les finances, les approvisionnements et le personnel. Cette réorganisation, qui a déjà commencé, doit s'accomplir au cours d'une période transitoire de deux ans.

Les travaux en relation avec l'adoption de l'attelage automatique montrent à quel point la coopération internationale est importante, voire indispensable, car ils sortent du cadre, pourtant très large, de l'UIC et se poursuivent avec la participation de délégués de l'OSJD, qui est l'organisation des chemins de fer d'Etat de l'Europe de l'Est. Au cours de l'exercice, il s'agissait de réaliser soit un attelage unique, soit deux modèles compatibles. Les deux groupements sont déjà convenus d'admettre dans le trafic international les suspensions d'attelage de l'un et l'autre type. L'étape suivante portera sur l'adaptation des coupleurs de conduites pneumatiques et de conducteurs électriques.

La collaboration entre l'Association internationale du Congrès des chemins de fer (AICCF) et l'UIC s'est manifestée notamment lors du symposium des grandes vitesses, qui a eu lieu à Vienne du 17 au 22 juin, sous l'égide des deux organisations. Cette rencontre, très utile, a permis de traiter en particulier les questions techniques et économiques liées à l'application de vitesses élevées.

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a voué une attention spéciale à la demande de transports, en faisant appel pour la première fois au concours d'experts ferroviaires, dans un groupe de travail. Dans le dessein de faciliter la coopération de tous les organismes qui participent à la chaîne des transports par containers, une enquête a été faite au sujet du développement probable de l'emploi des containers de grandes dimensions.

Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT), dont les CFF assument la gérance, a surtout travaillé à la révision ordinaire des conventions relatives à l'acheminement des trafics marchandises (CIM) d'une part, voyageurs et bagages (CIV) d'autre part. En juillet, les administrations ont fait connaître à l'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI) les suggestions qu'elles avaient à formuler à ce propos. La première commission chargée de préparer cette réunion s'est réunie à Berne en septembre; elle est tombée d'accord avec les administrations quant à l'opportunité d'accélérer la procédure. Les propositions du CIT tendent surtout à faire libérer le chemin de fer d'obligations qui lui nuisent sur les plans opérationnel, juridique et commercial et qui ont cessé de répondre à un besoin impérieux. Comme il s'agit aussi de concilier au mieux les vœux des administrations avec les intérêts des usagers, le contact a été établi avec la Chambre de commerce internationale. L'adoption, pour le 1^{er} janvier 1969, de la nouvelle lettre de voiture internationale et de simplifications dans le paiement des taxes de transport a nécessité l'élaboration de nouvelles clauses complémentaires.

◀ Collaboration rail-route: une solution de grand style a permis de supprimer le passage à niveau très fréquenté de Sulgen. La route cantonale emprunte désormais un passage inférieur d'une longueur de 96 m.



Monsieur Bonvin, Conseiller fédéral, nouveau chef du Département des transports et communications et de l'énergie, félicite le mécanicien du train historique lors de la fête du centenaire de la ligne Sion-Sierre.

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 retracée au chapitre «Horaire et exploitation sur le plan international», page 11. Les problèmes tarifaires de portée internationale sont abordés au chapitre «Tarifs», page 4.

La Délégation internationale du Simplon a examiné des questions d'horaire, de transport et de tarif; elle s'est aussi occupée des comptes de la section Brigue-Iselle.

L'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), qui groupe seize administrations – dont les CFF, associés en l'occurrence avec les PTT – exploite sous le nom d'EUROPABUS un réseau de transports touristiques par autocar qui s'étend à toute l'Europe. Une partie importante de la clientèle provient des Etats-Unis d'Amérique, où elle est recrutée par le bureau «Europabus Overseas».

Après de longues années de discussions préparatoires et d'études approfondies, le Conseil des ministres de la Communauté économique européenne (CEE), dans sa réunion du 18 juillet, est intervenu pour la première fois dans le secteur des transports, en statuant la création d'un contingent commun pour le trafic routier de la CEE et en instaurant un système de tarification obligatoire à fourchettes pour les transports par camion entre Etats membres. Sur le plan social, il a adopté un règlement des conditions et du temps de travail dans les transports routiers effectués en tout ou en partie dans les pays de la CEE. Si ces innovations n'intéressent le chemin de fer que dans l'optique de la compétition, une autre décision interdit à l'ensemble des transporteurs toute entente de nature à restreindre ou à fausser la concurrence.

IV. Personnel

Effectif

Pour l'année entière, le nombre moyen d'agents occupés dans chaque secteur d'activité a été le suivant:

Secteur d'activité	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur			
	1967	%	1968	%
Direction et administration: personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	3 257	7,7	3 319	8,0
Gares: chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	19 830	47,2	19 634	47,1
Traction: mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 570	10,9	4 589	11,0
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 258	7,8	3 175	7,6
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	1 129	2,7	1 346	3,2
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 515	10,7	4 230	10,2
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	3 929	9,4	3 840	9,2
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	228	0,5	224	0,5
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 302	3,1	1 332	3,2
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	42 018	100,0	41 689	100,0

Malgré l'accroissement des services offerts et la mise en vigueur de la semaine de 44 heures pour les 38 000 agents soumis à la loi sur la durée du travail, les efforts tendant à la compression de l'effectif se sont traduits par une diminution de 329 unités (0,8%) comparativement à la moyenne de 1967. Ce résultat illustre surtout le succès des nouvelles mesures de rationalisation, à l'égard desquelles le personnel a en général adopté une attitude positive. Au demeurant, la réduction est due en partie à des difficultés de recrutement pour la relève dans les services des travaux et des gares.

Les travailleurs étrangers soumis au contrôle ont été au nombre de 1280 en moyenne, soit 34 de moins que l'année précédente. Le contingent officiellement autorisé n'a pas été atteint.

Questions d'ordre général et rétribution

A la suite des requêtes formulées par les associations du personnel au début de 1967, en vue surtout d'une augmentation des salaires réels, maints pourparlers eurent lieu qui amenèrent finalement le Conseil fédéral à proposer, dans son message du 7 février 1968 aux Chambres fédérales, diverses modifications de la loi sur le statut des fonctionnaires. Les principales améliorations accordées par la loi du 28 juin 1968 et l'arrêté du Conseil fédéral du 30 octobre sont le relèvement de 6% du gain réel de 1964 majoré de 17% pour le renchérissement, l'augmentation de diverses allocations et, au lieu des primes de fidélité demandées par le personnel, l'extension du système des gratifications pour ancienneté de service. La nouvelle échelle des traitements et les autres avantages ont pris effet le 1^{er} janvier 1969, mais un rappel unique équivalant au relèvement de 6% des salaires réels pour six mois a déjà dû être versé en 1968. Depuis le 1^{er} janvier 1969, les traitements de base correspondent à un indice des prix à la consommation de 105 points (septembre 1966 = 100).

Après la révision de la loi sur le statut des fonctionnaires, le Conseil fédéral a apporté, le 16 décembre 1968, quelques changements au règlement des fonctionnaires II, pour le 1^{er} janvier 1969. Toutes les nouvelles dispositions de la loi et du règlement s'appliquent par analogie aux employés et au personnel occupé en permanence à plein temps.

Dans sa séance du 20 décembre 1968, le Conseil d'administration a adopté le nouveau règlement sur les rapports de service des employés (R 102.1), ce qui a permis d'abroger à la fois l'ancien R 102.1 et le règlement du 9 septembre 1963 concernant les rapports de service des ouvriers permanents (R 103.1), de sorte que ces ouvriers sont désormais soumis au même régime que les employés.

Les prescriptions du 16 mars 1964 sur les nominations et les promotions (R 128.1), qui constituent l'une des pièces maîtresses du code du personnel, ont été révisées pour la première fois. Il s'agissait surtout d'aligner une série de dispositions sur les conditions plus favorables existant dans d'autres administrations et établissements de la Confédération.

La procédure engagée en 1966 pour la refonte de la loi fédérale du 6 mars 1920 sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport (loi sur la durée du travail) a obligé les représentants des employeurs – CFF, PTT, chemins de fer privés – et les délégués du personnel à se réunir plusieurs fois pendant l'exercice. L'avant-projet, revu par l'Office fédéral des transports, a été transmis à la commission paritaire pour la loi sur la durée du travail, qui l'a examiné en première lecture au cours de plusieurs séances. De notables divergences subsistent encore sur des points capitaux. La Confédération a pu néanmoins satisfaire, totalement ou en partie, à quelques revendications fondamentales du personnel assujéti à cette loi, par exemple en ce qui concerne la semaine de 44 heures et le minimum de trois semaines de vacances pour tous les agents.

La période administrative de quatre ans prenait fin, pour les fonctionnaires fédéraux, le 31 décembre 1968. Les réélections eurent lieu avant le 30 septembre. A quelques rares exceptions près, tous les fonctionnaires des CFF ont été réélus inconditionnellement pour les années 1969 à 1972.

Le 1^{er} mars, le nouveau règlement 161.1 relatif aux commissions du personnel des CFF a remplacé celui du 27 avril 1926, qui, à l'époque, avait aménagé dans un esprit novateur le droit de participation du personnel sur le plan professionnel. A part la commission spéciale 4, service de la traction, groupe électoral 4.3 (agents de conduite), toutes les commissions du personnel des Chemins de fer fédéraux ont été réélues tacitement pour la nouvelle période administrative.

L'administration a continué de s'occuper partout du recrutement avec la plus grande sollicitude. Le service psychologique de la division du personnel a organisé 1490 examens d'aptitudes. Depuis quelques années, il apparaît toujours plus nécessaire de disposer de qualifications périodiques pour bien diriger et employer

La voiture pour tous les temps, toute l'année, pour les affaires et le plaisir avec chauffeur et restaurant

Ils sont des centaines de milliers à l'avoir essayée, et tous la portent aux nues. Rapide et sûre, elle va droit au but. Problèmes de parking? Inconnus! Elle se rit des embouteillages. Amie de la ponctualité, elle possède d'excellentes qualités de conduite. Tenue parfaite dans les virages, endurance absolue. Et surtout: elle est synonyme de paix. Un baume pour les nerfs. En tant que représentants exclusifs, nous disposons d'une armée de spécialistes. Ils garantissent un entretien impeccable. Ils se préoccupent sans relâche de votre confort et de votre sécurité. Car cette voiture, c'est aussi votre voiture.



CFF — votre voiture

Quel que soit votre programme de voyages, les solutions les plus avantageuses:

Avec les billets ordinaires déjà, des prix extraordinaires au kilomètre

Avec le simple billet 2^e cl., le prix du kilomètre se monte à 15 ct. Après un parcours de 20 km (à 15 ct.) le prix tombe à 13 ct., voire à 5 ct. après 180 km. Le billet pour l'aller et le retour dans un laps de temps de 10 jours réduit encore le prix au kilomètre de 25%. Les enfants jusqu'à 6 ans voyagent gratis et ceux de 6 à 16 ans à moitié prix (cette voiture aime les enfants!).

L'abonnement général — un passe-partout dans un rayon de 5000 km

L'abonnement général donne droit à n'importe quel parcours sur pratiquement toutes les lignes de chemins de fer et de bateaux et offre des billets à moitié prix pour les automobiles postales et nos célèbres chemins de fer de montagne.

L'abonnement général coûtera le 1^{er} mois Fr. 210.— 1^{er} cl. — 310.—
du 2^e au 11^e mois Fr. 105.— 1^{er} cl. — 155.—
paiement comptant pour un an Fr. 1200.— 1800.—

* Le 11^e paiement mensuel consécutif est valable pour 2 mois.

L'abonnement pour demi-billets — avec jours d'abonnement général

L'abonnement pour demi-billets s'est révélé une solution judicieuse pour les voyages d'affaires ou d'agrément. Il existe en 3 versions:

1 mois: Fr. 45.— 3 mois: Fr. 95.— 12 mois: Fr. 290.—
Les cartes d'abonnement général, 5 ou 10 jours, constituent un avantage supplémentaire. L'abonnement pour demi-billets devient en quelque sorte un abonnement général.

avec 5 jours d'abonnement général (libre choix) Fr. 70.— 1^{er} cl. — 105.—
avec 10 jours d'abonnement général (libre choix) Fr. 120.— 1^{er} cl. — 180.—

P.-S. — L'abonnement pour demi-billets avec cartes complémentaires est spécialement indiqué pour des vacances à cœur joie.

L'abonnement de parcours, pour tous ceux qui se rendent souvent dans un lieu déterminé

Pour des courses quotidiennes, choisissez la série 12.

La série 20 propose des avantages particuliers aux écoliers, étudiants et apprentis. Lors de courses fréquentes — mais non quotidiennes — profitez des avantages offerts par les séries 16 ou 18. Dans certains cas, l'abonnement de réseau se révèle encore plus avantageux.

L'abonnement de réseau — pour des parcours individuels de 100 à 1000 km

Une version particulièrement indiquée si, par exemple, vous visitez régulièrement des villes bien déterminées. Pour un réseau de 500 km, l'abonnement de réseau annuel 2^e cl. ne se monte qu'à Fr. 960.— (Fr. 240.— de moins que l'abonnement général annuel!)

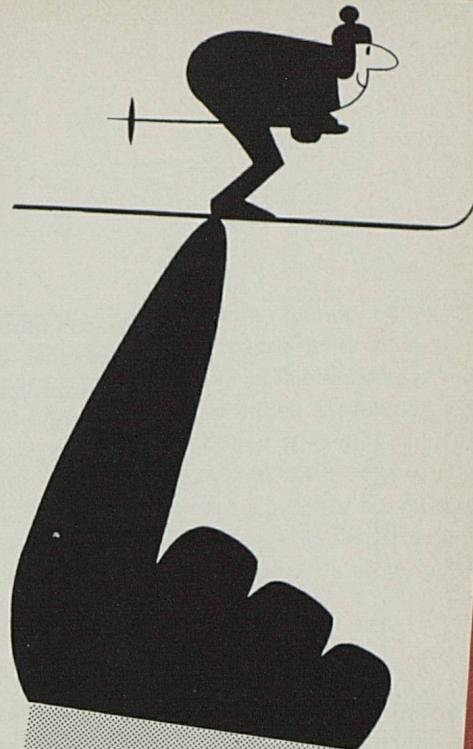
Et enfin, le dessert: loisirs et vacances!

Ne manquez pas de demander le billet de vacances particulièrement apprécié si vous projetez un voyage circulaire ou si vous vous rendez dans un lieu de villégiature. Ce billet est valable 1 mois et donne droit à 5 excursions à moitié prix en train, bateau, auto postale — pendant le parcours ou à destination.

Bon voyage aux moins jeunes!

L'abonnement pour personnes âgées (dames à partir de 62 ans, messieurs à partir de 65) présente tous les avantages de l'abonnement pour demi-billets, sans compter que son prix est de 50 francs au lieu de 290. Un cadeau tout indiqué. Il peut aussi être offert sous forme de bon, dans une belle enveloppe.

Aux guichets des gares, dans les agences de voyages et aux bureaux de renseignements CFF vous obtiendrez des informations détaillées et de plaisants prospectus. Avec le sourire!



Billets du dimanche

Vous les attendiez. Les voici enfin, les prix d'aller valables pour le retour en fin de semaine.

Toujours au feu vert...

CFF

Service de Publicité CFF

Molto chiaro



anche dal punto di vista del commerciante!

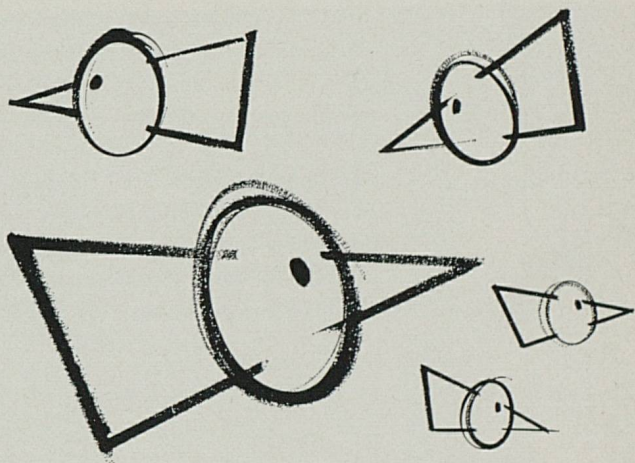
Se faccio i conti, la ferrovia costa meno; se mi reco da città a città, essa è più celere; se voglio arrivare puntuale, è più sicura. Non è questione di strada o ferrovia, ma di entrambe, quindi oltre alla praticità dell'auto, un

abbonamento per mezzi biglietti con giorni di validità generale

Ne vale la pena: Un mese Fr. 45.—; 3 mesi Fr. 95.—; 12 mesi Fr. 290.—. Le carte supplementari per 5 giorni di validità generale Fr. 105.— (2^e cl. Fr. 70.—) e per 10 giorni di validità generale Fr. 180.— (2^e cl. Fr. 120.—). Prospetti.

FFS

Service de publicità FFS



Jamais de repos! En avant, marche! Sans arrêt! Non, pas bientôt! Tout de suite! Partir comme une flèche. Qui s'arrête, coûte! Tout faire pour le chiffre d'affaires!

Ah! Il faudrait disposer d'un moyen de transport qui se hâte d'une ville à l'autre sans aucun effort de notre part! Sur son propre tracé. Par ses propres forces. Avec son propre service. Dans lequel il suffit de s'asseoir. Avec lequel on arrive ponctuellement. Qu'on abandonne une fois au but...

Je ne voyagerais plus qu'ainsi! Quel plaisir ce serait! Je m'achèterais aujourd'hui encore un

Abonnement pour demi-billets

PS Heureusement que cela existe!

De tels abonnements pour demi-billets sont à votre disposition: un mois pour 40 francs, trois mois pour 90 francs et douze mois pour 270 francs. (Prix jusqu'au 31 octobre 1968. Sans majoration pour toute la durée de validité des abonnements délivrés jusqu'à cette date.) Ils sont valables en train, en bateau et en automobile postale pour des billets de 1^{er} et de 2^e classe à moitié prix. Utilisez-les surtout pour prendre des cartes complémentaires, qui sont si pratiques et donnent droit à cinq ou dix jours d'abonnement général. De la sorte, votre abonnement pour demi-billets devient un «petit abonnement général». Vous fixez vous-même, avant le départ, la date de ces jours d'abonnement général — ce qui vous épargne la peine de prendre des billets au guichet.

Service de publicità CFF

CFF

la masse des agents, sans négliger les problèmes de planification à ce niveau. Actuellement, les divisions spécialisées et les associations du personnel étudient un projet d'instructions que le service psychologique a rédigé après avoir consacré plusieurs années à l'élaboration de méthodes adéquates. Les expériences tentées aux ateliers et dans l'exploitation se poursuivent en même temps que la préparation de chefs qualifiés.

Formation professionnelle

Au cours des dernières décennies, la technique et l'économie ont évolué toujours plus rapidement, au point que, dans les professions ferroviaires traditionnelles (commis de gare, agent de train, mécanicien, ouvrier semi-qualifié), l'entreprise ne peut plus se contenter d'adapter au fur et à mesure les connaissances des agents aux nouvelles conditions. Depuis quelques années, l'instruction et la formation complémentaire du personnel suivent des voies nouvelles. Compte tenu des exigences actuelles et, plus encore, des nécessités futures, l'accent porte sur la formation des chefs, la promotion des ventes et le service à la clientèle. De 1959, année de leur mise sur pied, à la fin de 1968, les cours destinés aux cadres supérieurs et moyens ont été fréquentés par 861 agents venus de tous les services. Désormais, les cadres inférieurs y ont aussi accès. Cet enseignement, qui fait passer au premier plan la préparation du travail et l'instruction des subordonnés, tant du point de vue théorique que pratique, a également pour objets les mesures d'hygiène prophylactique, la prévention des accidents, la prévoyance sociale et d'autres disciplines du même genre.

Depuis 1967, les agents des services de vente et de publicité commerciale reçoivent une formation particulière. Il s'agit pour l'essentiel d'un cours élémentaire suivi d'une série de colloques permettant d'approfondir la matière enseignée. A la fin de 1968, 308 représentants des services chargés de résoudre directement ou indirectement les problèmes de vente avaient été formés comme agents de liaison entre l'entreprise et la clientèle ou avaient eu l'occasion de parfaire leurs connaissances à ce titre. Les collaborateurs des services extérieurs qui sont en contact avec les voyageurs bénéficient aussi d'un enseignement adéquat.

De jeunes agents sont en outre délégués à des séminaires institués par les organisations ferroviaires internationales ainsi qu'à des cours spéciaux et à des sessions d'études. Tout étant mis en œuvre pour améliorer l'efficacité des méthodes pédagogiques, un soin particulier est voué à la fourniture d'un matériel didactique de conception moderne. Des cours sont actuellement préparés pour l'initiation des spécialistes de diverses branches à la programmation des matières à enseigner.

Prévoyance sociale

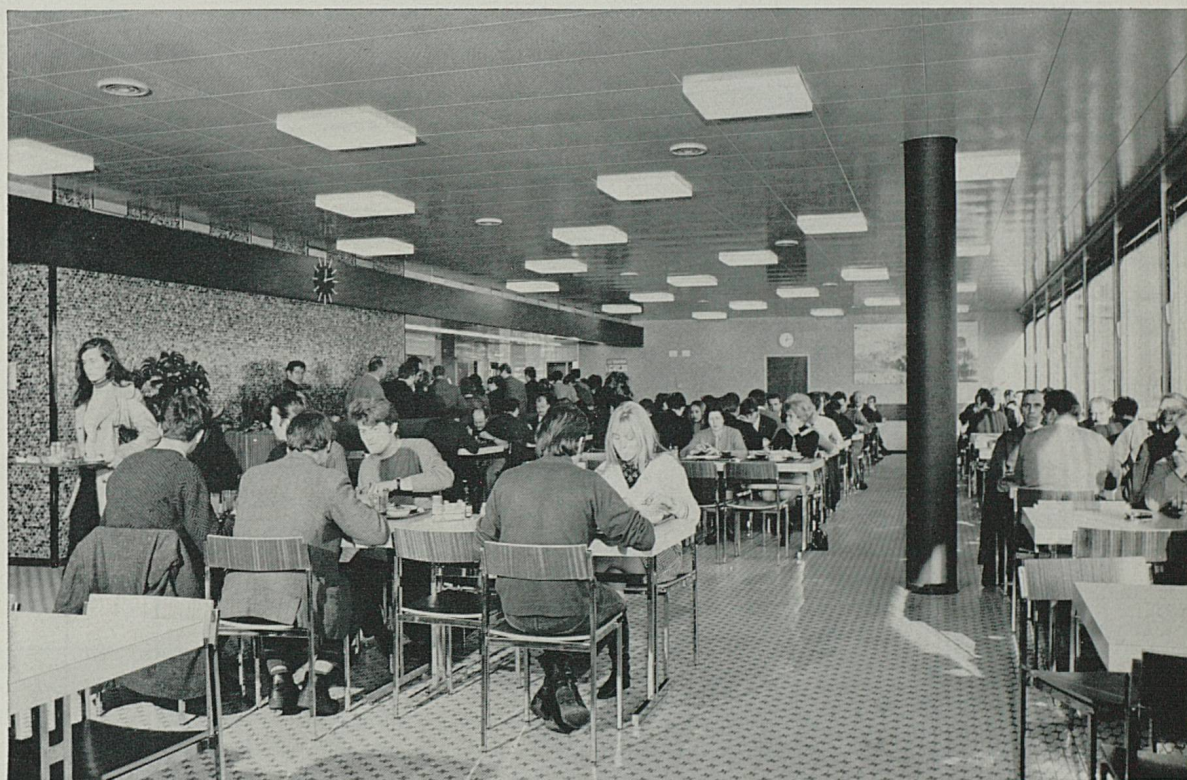
Avec la caisse de secours et le fonds de prévoyance, les CFF possèdent des moyens efficaces de venir en aide aux agents qui se débattent dans des difficultés financières par suite de maladie ou de circonstances exceptionnelles. Durant l'exercice, la caisse a déboursé la somme record de 367 000 francs. Les secours en argent vont de pair avec les conseils et l'appui prodigués par les services du personnel et les assistantes sociales.

La construction de logements, à titre privé ou coopératif, a encore été stimulée par l'octroi de crédits à la mesure des moyens disponibles.

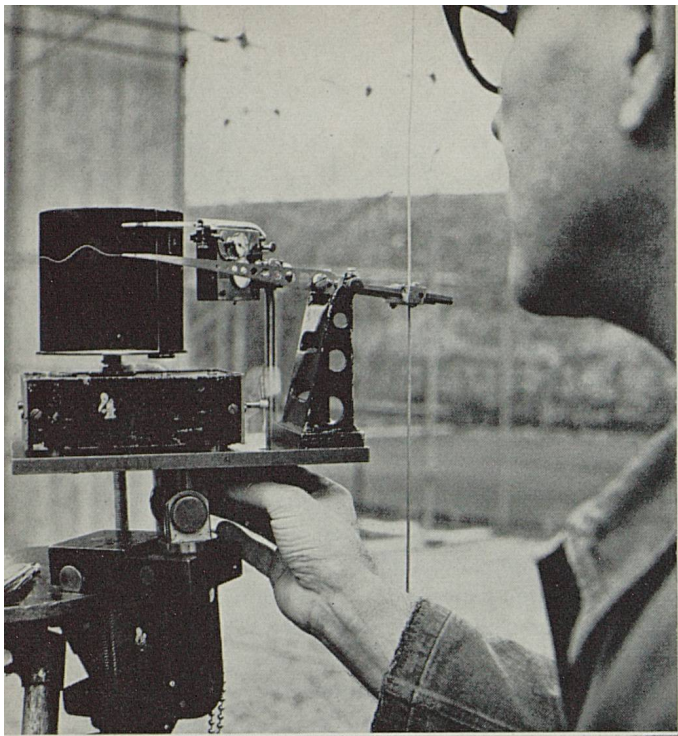
Repas et boisson

Le cheminot est souvent empêché par ses obligations professionnelles de prendre ses repas à la maison. Le problème n'est nullement nouveau, et c'est pourquoi les CFF disposent de nombreuses cantines depuis plusieurs dizaines d'années. L'époque où ils les exploitaient à leur compte et où le vin et la bière côtoyaient les boissons sans alcool est révolue depuis longtemps. La vente de boissons alcooliques est maintenant interdite pour des raisons de sécurité et pour la sauvegarde de la santé du personnel, et la gérance des établissements est confiée à des institutions spécialisées. En 1925 déjà, les CFF ont chargé le «Schweizer Verband Volksdienst» de gérer, à titre d'essai, le réfectoire des ateliers d'Olten, connu aujourd'hui encore sous le nom de «Dampfhammer». L'expérience ayant été concluante, cette organisation et le Département social romand ont repris, entre 1920 et 1940, presque toutes les cantines. A l'heure actuelle, ils en dirigent, d'une manière irréprochable, trente-deux pour le compte des Chemins de fer fédéraux.

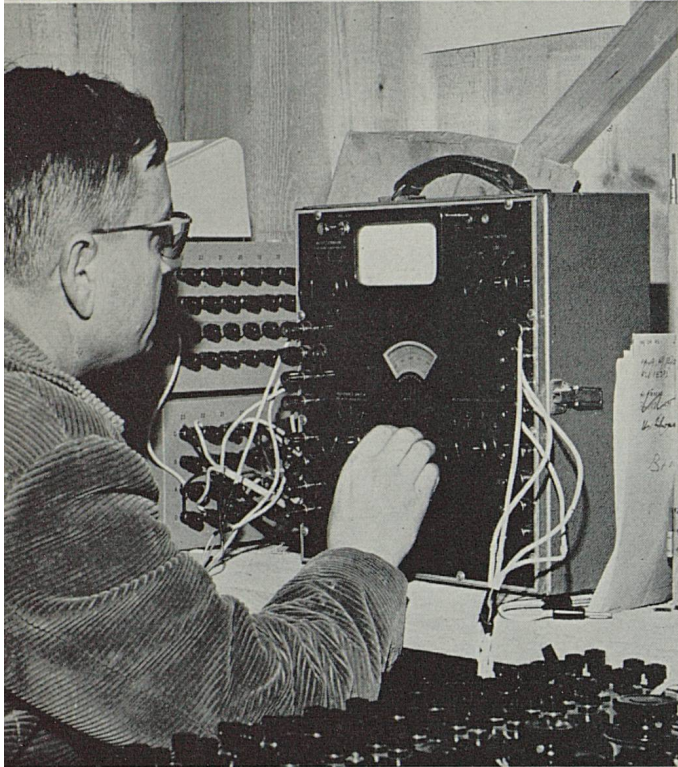
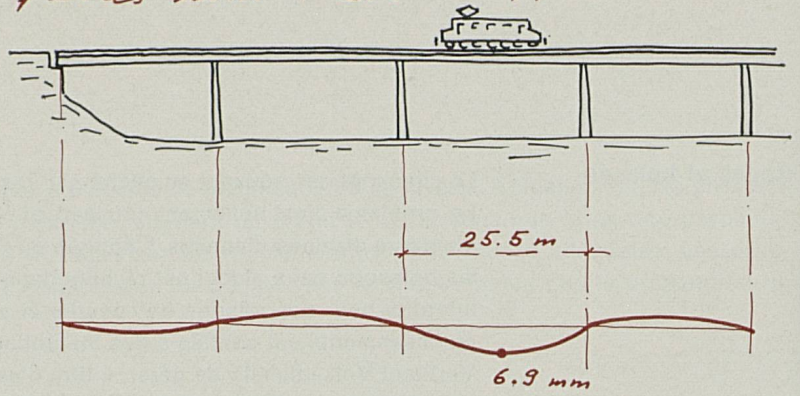
Depuis longtemps, l'exploitation des cantines n'est plus organisée en fonction des seules exigences du service ferroviaire. La nourriture doit aussi correspondre aux conceptions modernes en matière de diététique et de physiologie du travail. De plus, les pauses consécutives à des heures d'un labeur chargé de responsabilités doivent être consacrées au repos et à la détente. Aussi s'agit-il de remplacer les vieux réfectoires par des établissements modernes et bien aménagés. Du fait de l'évolution décrite ci-dessus, il n'est pas étonnant que les CFF aient en l'occurrence, malgré la dépense consentie, un certain retard sur maintes



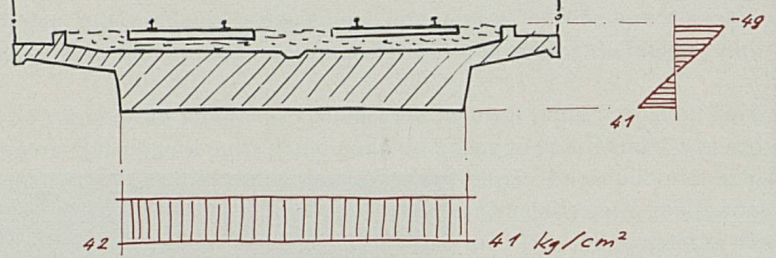
Cantine du personnel inaugurée en novembre 1968 à la gare de marchandises de Genève-La Praille.



flèches sous 4 Loc Ae 4/2

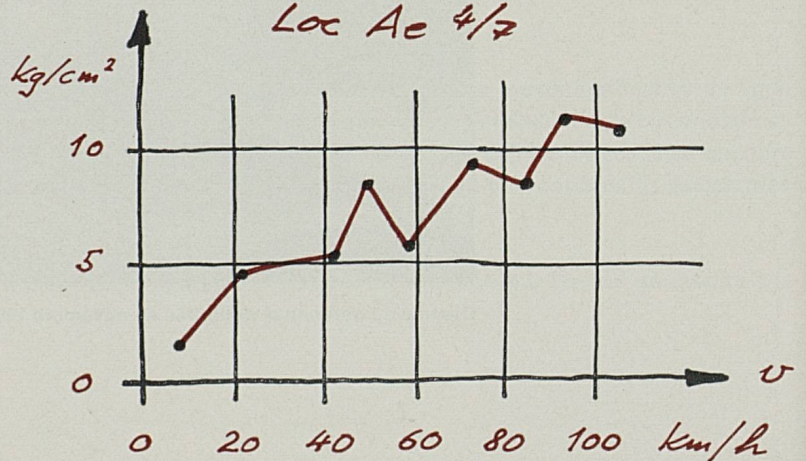


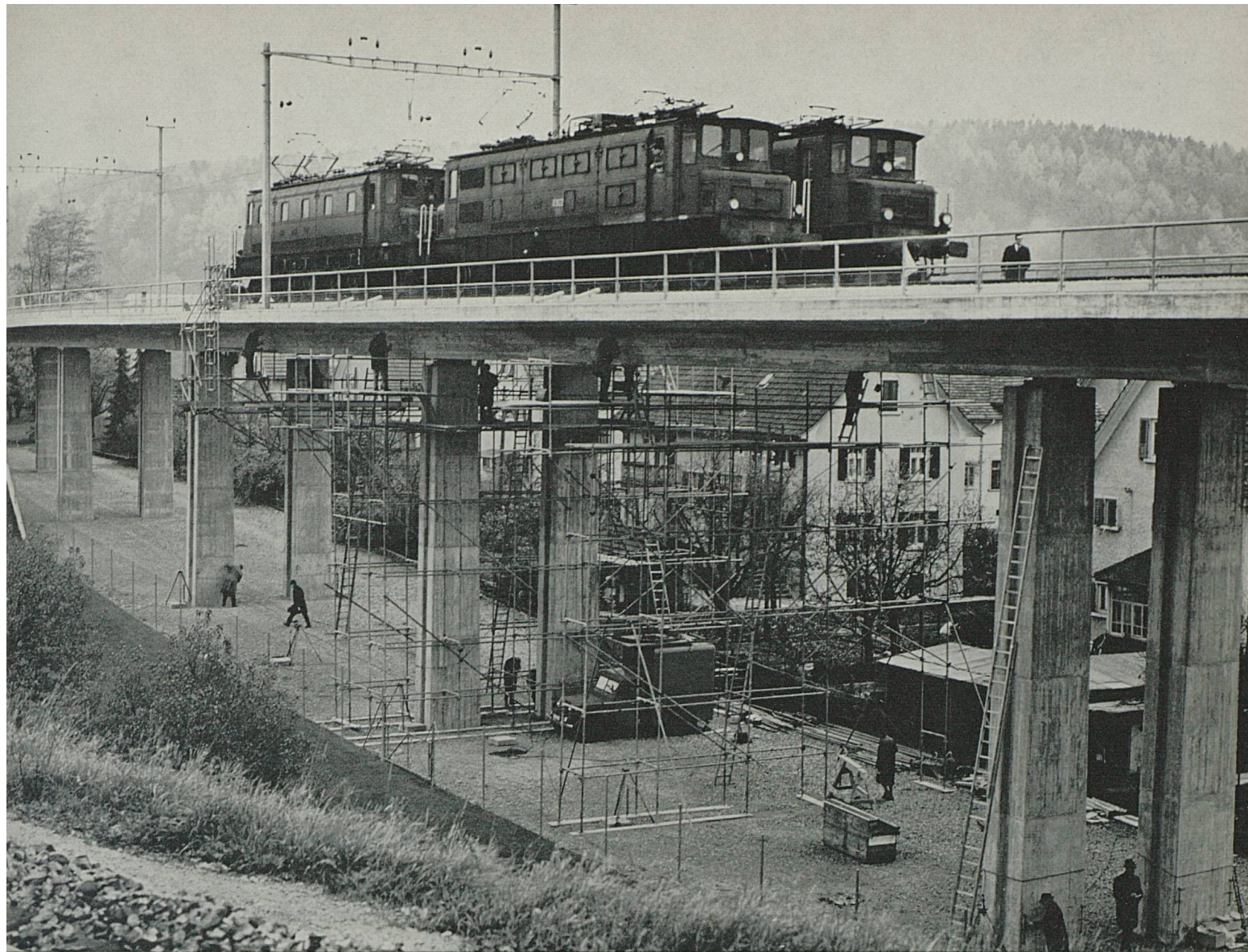
sollicitations sous 4 Loc Ae 4/2



sollicitations dynamiques

Loc Ae 4/2





Exécution de mesures sur le nouveau viaduc en béton précontraint de Brougg

Les installations fixes, en particulier les ponts d'une certaine envergure, font l'objet d'études et de mesures qui nécessitent une série d'examen minutieux. Quatre locomotives Ae 4/7, d'un poids total de près de 500 tonnes, ont servi aux essais de charge du nouveau viaduc de 480 m, sur la ligne de raccordement à double voie de Brougg. Avant l'arrivée des machines, les spécialistes avaient aménagé des douzaines de points de mesure sur tout l'ouvrage. Les indications des instruments mécaniques sont lues sur place, tandis que celle des appareils encastrés dans le béton sont enregistrées dans une camionnette spéciale et dans la baraque de chantier.

- ◀ Photo du haut: Au passage des locomotives, un technicien enregistre sous le pont les flèches de la poutre maîtresse en faisant usage d'un oscillographe mécanique de haute précision.
- ◀ Photo du milieu: A l'aide d'un extensomètre électrique transmettant les indications à distance, un fonctionnaire technique mesure les sollicitations du tablier sous charge.
- ◀ Photo du bas: Au centre d'analyse, une aide-dessinatrice se sert d'un lecteur électronique de diagramme pour reporter sur des cartes perforées les valeurs enregistrées sur le chantier. Grâce à ces cartes, les données sont ensuite représentées graphiquement, en vue de l'appréciation des résultats.

entreprises privées. Au cours de l'exercice, de nouvelles cantines, qui jouissent d'ores et déjà de la faveur du personnel, ont été ouvertes dans les gares de triage de Genève-La Praille et de Bâle-Muttentz II. Sur l'ensemble du réseau, les 10 000 repas servis chaque jour et les 10 millions de francs de chiffre d'affaires annuel témoignent de l'importance de l'institution.

Depuis peu, il est fait usage de nouvelles méthodes combinant la préparation centralisée des repas avec la confection et la distribution des portions. En outre, pour les collations, un grand nombre de distributeurs

automatiques sont installés chaque année. Présentement, environ 200 appareils débitent des boissons chaudes ou froides, tandis que plusieurs autres délivrent des aliments solides. Ces machines sont la propriété de maisons spécialisées qui les exploitent elles-mêmes.

Pour les besoins de la sécurité ferroviaire, une attention particulière est vouée à la lutte contre l'alcoolisme. Parmi toutes les mesures préventives, il convient de rappeler ici la distribution gratuite, en hiver et en été, de boissons chaudes ou froides aux agents chargés d'exécuter des travaux pénibles dans les services extérieurs. Grâce à un système de jetons, ces boissons peuvent être fournies par des distributeurs.

Le personnel de la voie est ravitaillé par les cuisines d'équipe aménagées dans les wagons-réfectoires. Les anciens modèles sont modernisés, si bien qu'une partie appréciable des 200 wagons-réfectoires répondent déjà aux exigences actuelles. Dans les cuisines d'équipe, il est interdit de vendre ou d'apporter des boissons alcooliques, même pendant les pauses.

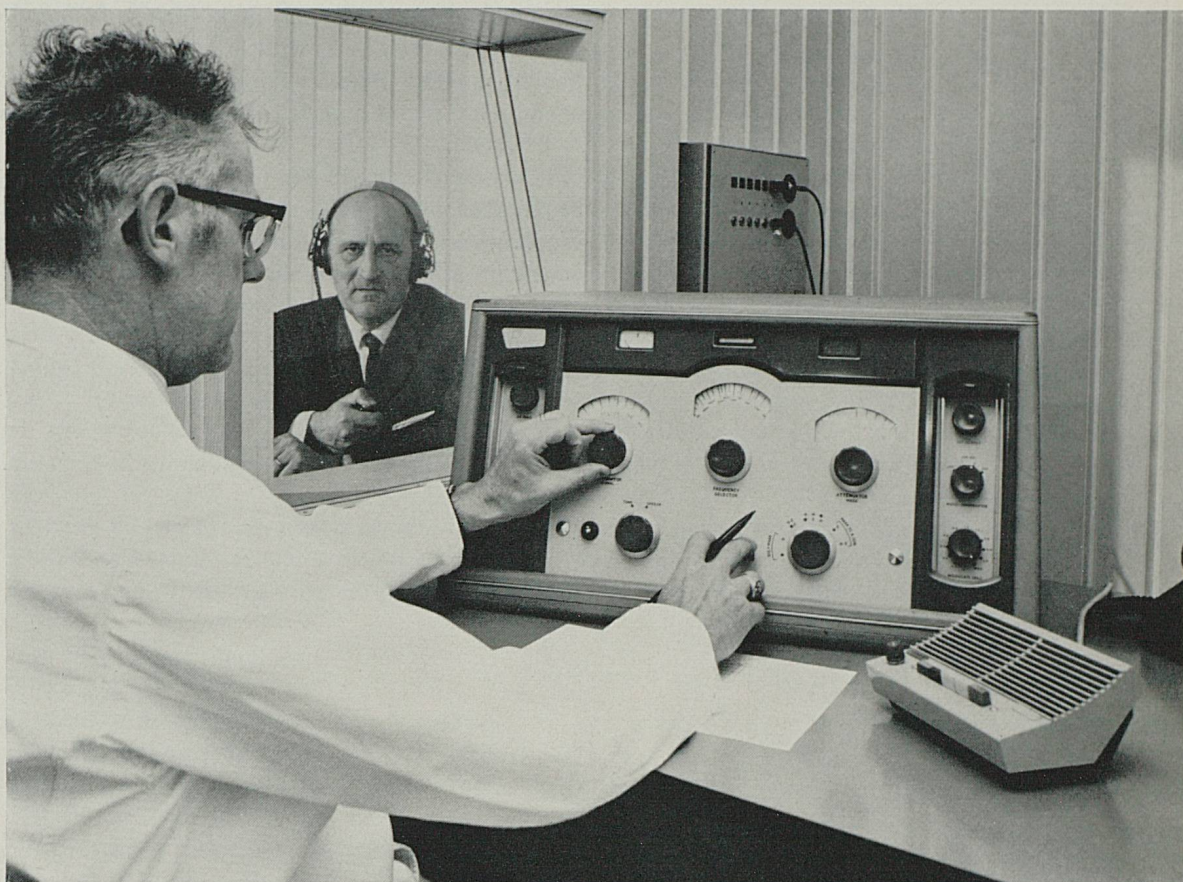
Prévention des accidents

Comme par le passé, le service central de la prévention des accidents, rattaché à la division du personnel, s'est tenu à la disposition des services spécialisés pour les conseiller et les informer. Il a en outre procédé à des expertises, surveillé des installations et ordonné des mesures particulières. Il a été consulté notamment lors de l'étude et de l'exécution d'ouvrages importants et a participé aux discussions préliminaires sur l'élaboration de prescriptions relatives à la protection des chantiers contre les dangers provenant du chemin de fer, qui seront adoptées plus tard sur le plan national. A la faveur du développement de l'instruction du personnel, de nouvelles catégories d'agents ont été admises à des cours de prévention. Lors du jubilé de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accident (CNA), le bulletin CFF a non seulement rendu hommage à cette importante institution, mais rappelé à l'ensemble du personnel, dans un article intitulé «S'il est bon d'être assuré contre les accidents, il est encore préférable de s'en protéger!», que la prévention est essentiellement l'affaire de chaque agent, qui doit se comporter en conséquence. Les dispositions et les mesures prises par les supérieurs directs pour assurer la sécurité du travail la plus complète sont aussi de première importance.

Assurances

Du rapport annuel de la caisse de pensions et de secours, seuls les chiffres les plus significatifs seront relevés ici. A la fin de 1968, cet organisme comptait 35 743 assurés (35 828 en 1967) et 2596 déposants (2689). Les gains assurés représentaient 449,0 millions de francs (449,2 millions), tandis que les bénéficiaires de rentes étaient au nombre de 21 257 (21 671). Les rentes servies dans l'année ont atteint la somme de 106,8 millions de francs (107,9 millions). Tout comme les traitements du personnel en activité de service, elles ont été complétées par une allocation de renchérissement, qui a entraîné une dépense de 19,8 millions de francs (17,9 millions). En conformité des mesures édictées par la Confédération, le Conseil d'administration a adopté, pour le 1^{er} janvier 1969, le VI^e supplément des statuts de la caisse de pensions et de secours, qui prévoit notamment l'ajustement du gain assuré des agents actifs compte tenu de la nouvelle loi sur le statut des fonctionnaires et de la 7^e révision de l'AVS, la revalorisation du gain assuré des retraités ainsi qu'une série d'autres améliorations.

La caisse maladie des Chemins de fer fédéraux assurait en fin d'exercice 42 932 hommes (43 178), 10 591 femmes (9851) et 6773 enfants (5908). Pour les frais médicaux et pharmaceutiques, elle a déboursé en moyenne 272 fr. 20 par sociétaire (214 fr. 88 en 1968). Cette augmentation est imputable pour une bonne part à la hausse des tarifs des médecins, des pharmaciens et des hôpitaux. La Direction générale a décidé d'instituer le 1^{er} janvier 1969 une assurance contre la paralysie en faveur des adhérents assurés pour les soins médicaux et pharmaceutiques, ce qui comble une importante lacune. Pour plus de détails, il y a lieu de consulter le rapport annuel de la caisse.



Au service médical, à Berne: Examen de l'ouïe dans un local insonorisé. L'audiomètre permet de contrôler la perception de sons purs à des fréquences comprises entre 125 et 12 000 Hz.

Service médical

Les absences du personnel pour cause de maladie ont de nouveau diminué d'une manière dont il y a lieu de se féliciter. Leur durée moyenne, y compris les absences brèves, a été de 10,22 jours par agent, ce qui est le chiffre le plus bas des trente dernières années. Comparativement à 1967, le nombre des accidents professionnels et non professionnels n'a guère varié. Pour la première fois, la statistique des cas de maladie et d'accident a porté non seulement sur l'ensemble du personnel des CFF, mais en particulier sur les agents stationnés dans une région déterminée, savoir le Tessin. Elle a confirmé que, dans ce canton, la morbidité dépasse notablement la moyenne nationale.

Sur les 2200 postulants qui se sont présentés aux visites médicales d'admission, 150, ou 6,8%, ont été déclarés inaptes au service du chemin de fer. Environ 15% des candidats engagés ont été admis sous réserve dans la caisse de pensions et de secours. Par ailleurs, le contrôle de l'état de santé du personnel a nécessité plus de 2000 examens. La mise à la retraite anticipée a été proposée dans 216 cas. Les agents décédés ont été au nombre de 129, contre 103 en 1967.

Au cours de la campagne de prophylaxie antituberculeuse, dont le cycle est de trois ans, 12 793 radiographes ont été prises. Elles n'ont heureusement révélé que peu de cas assez graves pour nécessiter un traitement.

En raison de la persistance des difficultés de recrutement, le service médical a dû, cette année encore, faire face à ses obligations avec un effectif réduit de médecins. Son installation dans les locaux définitifs du Bollwerk lui a grandement facilité la tâche. Parmi les nouveaux aménagements techniques, il convient de mentionner le générateur de courant triphasé pour la radiographie et la « camera silens » pour les examens audiométriques.

Il est apparu préférable de ne plus centraliser les données relatives aux absences brèves pour les inscrire dans l'anamnèse individuelle, plusieurs années d'expérience ayant démontré le peu de portée pratique de ce travail. Le service s'attache toujours à maintenir de bonnes relations avec le corps médical. Le fait que les praticiens continuent généralement à indiquer les diagnostics dans les avis de maladie témoigne de la confiance qui règne.