

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1958)

Rubrik: Administration et personnel

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

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

Les machines modernes
à cartes perforées facilitent les
travaux administratifs

Administration et personnel



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

1. Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu sept séances, sous la présidence de M. *Rodolphe Stadler*, pour traiter 37 affaires. Ses décisions ont été portées à la connaissance du public par des communiqués de presse. Trois séances se sont achevées par des visites. Une délégation du Conseil en tournée d'inspection a notamment demandé à être renseignée sur l'extension de la gare de Buchs (Saint-Gall) et sur les progrès de la construction du tunnel à double voie Gäsi-Mühlehorn. La composition du Conseil n'a pas varié pendant l'année.

2. Direction générale et Directions d'arrondissement

La Direction générale s'est réunie 42 fois et a pris 345 décisions.

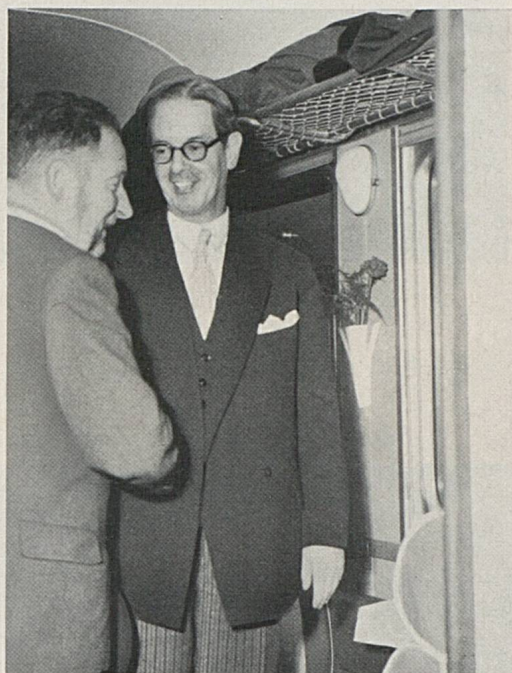
Les quatre *conférences des directeurs*, groupant la Direction générale et les Directions d'arrondissement, ont été consacrées essentiellement à des échanges de vues d'ordre général. A part cela, les sujets qui ont le plus retenu l'attention sont le rendement des trains spéciaux, l'organisation, pour les chefs, de cours sur la direction du personnel, l'application de la décision du Conseil fédéral réduisant à 46 heures la durée du travail hebdomadaire pour le personnel assujéti à la loi sur les fabriques, les répercussions de cette décision et les mesures à prendre, le recrutement du personnel et le problème rail/route.

L'*effectif du personnel* est demeuré stable. Il n'y a pas eu de mutation parmi les organes dirigeants ou à la tête des divisions de la Direction générale et des Directions d'arrondissement.

II. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

1. Contact avec le public et information

Le cycle des *cérémonies d'inauguration des puissantes locomotives modernes de la série Ae 6/6 destinées à la ligne du Saint-Gothard* s'est terminé le 29 octobre 1958 par le baptême de la locomotive «Genève». Ainsi, les noms et armoiries des 25 cantons ont été apposés sur les machines portant les numéros 11 401 à 11 425. Chaque fête a eu son cachet particulier, mais toutes ont été dominées par les sentiments d'amitié qui unissent les cantons aux Chemins de fer fédéraux. Les centaines de lettres de remerciement et de dessins qui nous sont parvenus ne sont certes pas les moindres témoignages de la joie éprouvée par les écoliers qui étaient les «délégués» des cantons et nos invités. En dépit de la simplicité de ces inaugurations, la population, la presse et la radio en ont suivi le déroulement avec autant de sympathie que les participants eux-mêmes. La Direction générale tient à exprimer ici sa gratitude à toutes les autorités cantonales, qui, par leur appui et leur concours, ont contribué de façon décisive au succès de ces manifestations.



Les présidents nouvellement élus des Chambres sont conduits chez eux par train spécial

Photo de gauche :

M. E. Dietschi — président du Conseil national

Photo de droite :

M. A. Lusser, président du Conseil des Etats

Les 25 dernières machines du même type (nos 11 426 à 11 450) porteront les noms et écussons de chefs-lieux de canton, mais il n'est pas prévu de cérémonie d'inauguration. Fait à noter, la locomotive «Genève» a été l'ambassadrice du travail suisse à la gare internationale de l'Exposition universelle de Bruxelles. La photographie reproduite à la page 18 la montre au cours de la dernière étape de son voyage à l'«Expo».

La création d'une relation rapide par autorail entre Zurich et Vienne (TRANSALPIN) et d'une relation Trans-Europ-Express Genève—Lausanne—Simplon—Milan (LEMANO) nous a fourni l'occasion de faire connaître aux milieux de la presse et de la radio les améliorations réalisées en matière de confort et de rapidité. Les voitures unifiées et les wagons-restaurants du nouveau modèle ont été également présentés aux journalistes.

Des *conférences, démonstrations et visites* organisées soit par la Direction générale, soit par les Directions d'arrondissement, ont de nouveau permis aux journalistes de se documenter sur nos innovations, nos travaux et nos projets. Nous avons en outre adressé aux rédactions des communiqués dont elles pouvaient se servir à leur gré pour faire connaître au public les progrès accomplis ou des événements particuliers. Nos publications — Bulletin des CFF, rapports trimestriels, rapport de gestion et budget — ont fourni la matière d'un grand nombre d'articles. On ne peut que se féliciter vivement de l'intérêt et de la compréhension que la presse, la radio, la télévision et l'industrie cinématographique manifestent en général pour les problèmes du réseau national.

Pour le cinéma, il convient de mentionner, outre le film en couleurs et en cinémascope présenté à l'Exposition universelle, la bande publicitaire «Chassé-croisé», coproduction des buffetiers, de la Compagnie suisse des wagons-restaurants et des CFF. Des entreprises étrangères ont tourné des scènes ferroviaires pour les insérer dans de grands films ou des actualités destinés soit au cinéma, soit à la télévision. Les dernières productions des CFF ont été présentées à la presse en février, à Berne, puis, en même temps que d'autres films ferroviaires, au Congrès international des chemins de fer, à Madrid.

La bibliothèque, riche de près de 70 000 volumes, jouit toujours d'une grande faveur non seulement parmi le personnel des chemins de fer, mais encore dans le public. Elle a enregistré en 1958 plus de 15 000 prêts d'ouvrages. Les photographies et les diapositives en couleurs sont, elles aussi, toujours plus demandées. Le volumineux courrier émanant d'instituteurs et d'écoliers montre que la jeunesse ne cesse pas de s'intéresser aux questions ferroviaires, dont certaines sont d'ailleurs traitées, d'une manière très appréciée, par les *conférenciers scolaires*, qui sont des fonctionnaires spécialement préparés à cette tâche. Le jeune public a en outre fort bien accueilli le fascicule de la collection des «Späher-Hefte» intitulé «Eisenbahn» et la brochure «Les trains TEE» éditée par l'Œuvre suisse des lectures pour la jeunesse, à l'intention des amateurs de modèles réduits.



A la Saffa, les Chemins de fer fédéraux ont eu l'occasion de montrer que la femme fournit une précieuse collaboration à divers postes importants

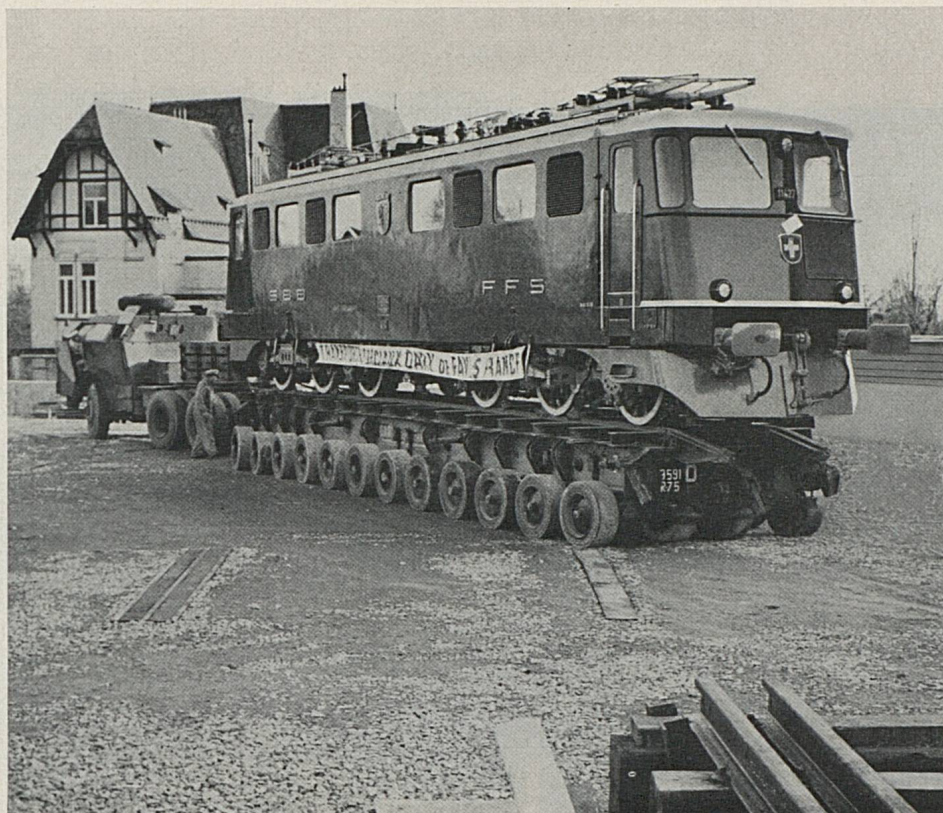
La Maison suisse des transports — le musée des moyens de transport suisses en cours de construction à Lucerne — ouvrira ses portes le 1^{er} juillet 1959. Les halles d'exposition sont achevées et une grande partie des véhicules originaux, des modèles et des graphiques destinés à la section ferroviaire sont déjà sur place. Une fois la Maison ouverte, les chemins de fer et les autres transporteurs auront une nouvelle possibilité de renseigner le public sur l'évolution des transports, les prestations accomplies et les projets à l'étude.

L'Exposition universelle de Bruxelles a donné aux chemins de fer l'occasion de faire connaître leurs réalisations les plus récentes à un vaste cercle d'intéressés venus de tous les pays. Sous le patronage de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), les réseaux ont créé un stand commun, à caractère thématique, une gare internationale avec présentation de matériel roulant et un centre d'accueil et d'information. Le stand se proposait de montrer par le texte et par l'image les performances du chemin de fer. Le pôle d'attraction a été sans conteste la salle obscure représentant la cabine de conduite d'une locomotive: la projection de films en couleurs sur un écran frontal et sur deux écrans latéraux donnait aux visiteurs l'illusion complète d'un parcours effectué dans les sites naturels. A la gare internationale, les Chemins de fer fédéraux étaient fort bien représentés par

une locomotive du Saint-Gothard de la série Ae 6/6 («Genève»), une locomotive de manœuvre bifrèquence, une voiture unifiée de 1^{re} classe, la nouvelle voiture panoramique, un wagon-silo en métal léger, ainsi que divers engins modernes destinés à la manutention des marchandises. La coordination du travail des divers réseaux, comme aussi le plan de la présentation thématique, étaient l'œuvre du secrétaire général et d'un architecte des Chemins de fer fédéraux.

2. Publicité

Durant l'année écoulée, la campagne publicitaire a de nouveau été très active. A la SAFFA à Zurich, les Chemins de fer fédéraux se sont surtout rappelés à l'attention des visiteurs en leur qualité d'employeurs de main-d'œuvre féminine. L'Exposition universelle de Bruxelles a offert la possibilité de présenter à un vaste public international, hors des frontières du pays, non seulement les Chemins de fer fédéraux, mais encore les chemins de fer privés, les PTT, la Swissair, la Fédération routière suisse et l'Office pour la navigation rhénane.



La locomotive «Genève» accomplit la dernière étape de son voyage à l'«Expo» de Bruxelles. Le truck routier à 48 roues porte une charge de 120 t

Nous avons inauguré de nouvelles méthodes de propagande dans le domaine du trafic des marchandises en publiant le «Courrier CFF», qui paraît en trois langues et qui est adressé régulièrement à une clientèle choisie. Au service des voyageurs, la propagande par affiches s'est efforcée de mettre en relief les avantages des voyages par chemin de fer. Dans la presse, trois séries d'annonces ont engagé un «dialogue avec un automobiliste», dans lequel étaient aussi soulignés les avantages particuliers des déplacements par le rail.

Nous avons publié environ 80 imprimés divers, de même que plus de 1000 annonces dans les journaux; en outre, nous avons entrepris une campagne publicitaire dans environ 580 vitrines en Suisse et à l'étranger. Nos conférences ont été fréquentées par 80 000 personnes.

III. Affaires internationales

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a modifié son organisation afin de pouvoir assumer le surcroît de tâches dont nous avons parlé dans le rapport de gestion de 1957. Les statuts contiennent maintenant de nouvelles dispositions sur la direction de l'Union et de ses principaux organes. Le Bureau des affaires communes a été supprimé et le Comité de gérance est devenu un véritable «Comité de gestion». Le rôle coordinateur

de l'Union a été précisé, les commissions ont été réorganisées et leurs conditions de travail modifiées. Désormais, les commissions peuvent instituer des «Bureaux de gérance», à l'instar de ceux qui existent déjà et qui déploient une féconde activité: le Bureau central de compensation (BCC), à Bruxelles, le Bureau international de documentation des chemins de fer (BDC), à Paris, le Bureau du pool des wagons Europ, à Berne, et le Bureau Europabus, également à Berne. L'Office de recherches et d'essais (ORE), à Utrecht, s'est vu confier une nouvelle mission, qui l'associe encore plus étroitement aux décisions de l'UIC et qui en augmente l'importance et le rayonnement. La valeur de l'instrument ainsi forgé vaudra par l'usage qui en sera fait. Nombreuses sont les possibilités. Au moment où l'économie générale et plus particulièrement l'économie des transports subissent une profonde évolution, il s'agit de créer un «chemin de fer européen» puissant et moderne, à même de remplir les importantes tâches de transport qui seront les siennes.

Dans la dernière séance du Comité de gérance de 1958, les Chemins de fer fédéraux suisses ont été nommés administration vice-présidente de l'UIC.

La *Conférence européenne des ministres des transports* (CEMT) s'est réunie le 15 octobre à Londres; elle a été saisie d'un rapport sur la coordination des investissements. Une résolution a attiré particulièrement l'attention des membres sur les divers aspects et l'importance que présentent les problèmes du financement.

Le *Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe* (CEE), qui relève de l'ONU, a poursuivi l'étude des problèmes suivants: règles de circulation routière, assurance-responsabilité civile, régime des transports routiers (marchandises et voyageurs), construction routière, droit fluvial, tarifs ferroviaires, frais de transport du chemin de fer, équipement du parc des véhicules, coordination des transports et questions douanières.

Au cours d'une session tenue en septembre à Arnhem (Hollande), le comité directeur du *Comité international des transports par chemin de fer* (CIT), dont les CFF assument la gérance, s'est occupé de l'admission de réductions de prix non publiées en trafic des marchandises et de la modernisation de la lettre de voiture internationale. Il a en outre discuté le problème de l'organisation d'un trafic de marchandises direct entre les pays de l'Ouest européen, d'une part, et l'URSS et quelques pays asiatiques, d'autre part. Pour ce qui est de la concentration du trafic sur les principaux itinéraires, les administrations participantes ont décidé de mettre en vigueur la nouvelle disposition complémentaire uniforme de l'article 5 de la CIM le plus tôt possible après sa ratification. Elles ont enfin poursuivi leurs travaux en matière d'unification des dispositions sur la responsabilité lorsque des voyageurs sont tués ou blessés en trafic international.

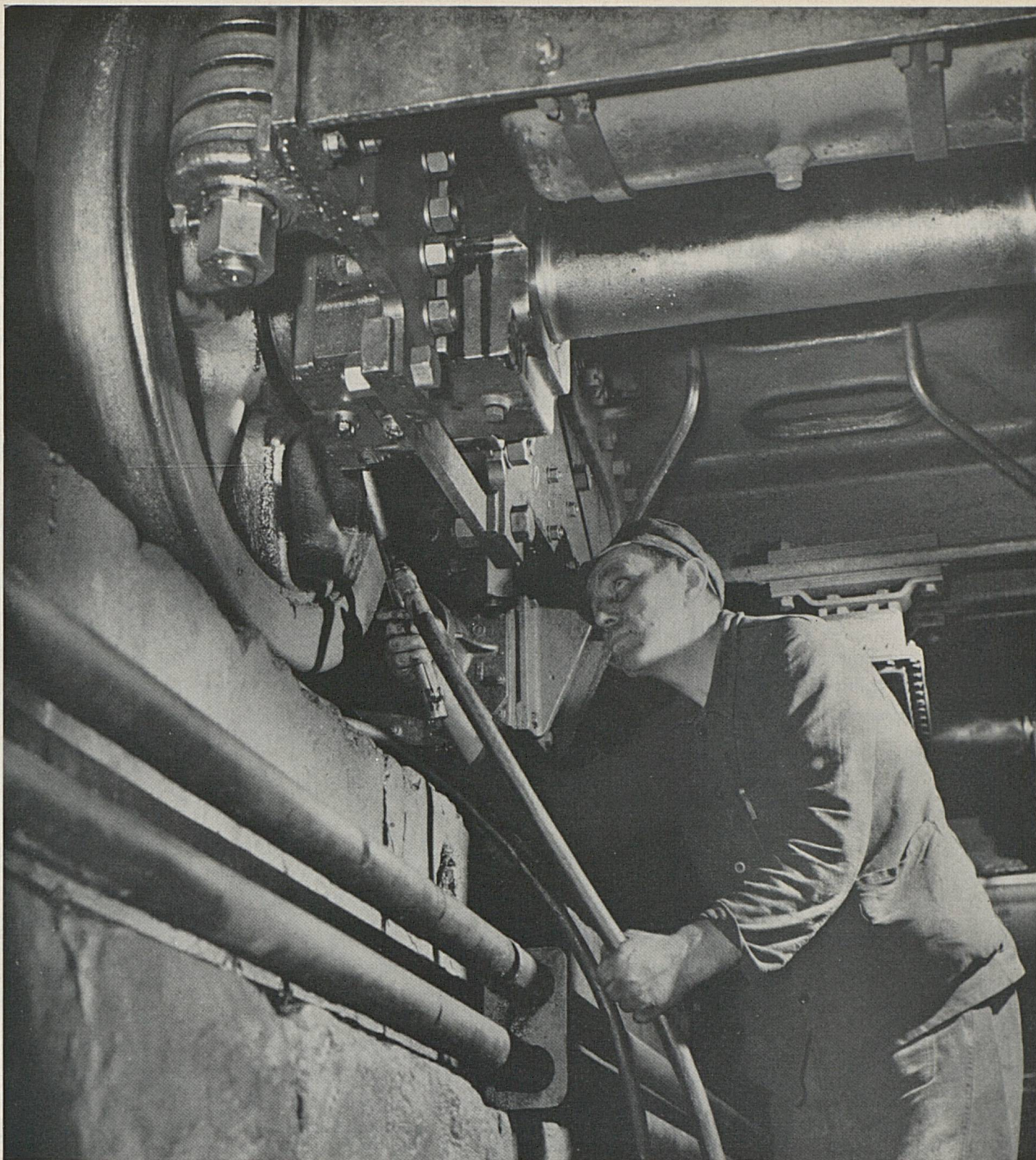
L'activité de la *Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs* (CEH), de la *Conférence européenne des horaires des trains de marchandises* (LIM) et de l'*Union internationale des wagons* est relatée au chapitre «Horaire et exploitation sur le plan international» (page 10). Le *problème des tarifs internationaux* est traité au chapitre «Tarifs» (page 2).

Le *XVII^e Congrès de l'Association internationale des chemins de fer* s'est tenu à Madrid, du 29 septembre au 7 octobre. Ses cinq sections: voies et travaux, traction et matériel, exploitation, ordre général (sous la présidence des CFF) et chemins de fer économiques et coloniaux se sont occupées des problèmes suivants, en partant des travaux que leur avaient soumis les rapporteurs: méthodes rationnelles d'entretien des ponts, emploi de longs rails, entretien et réparation des locomotives électriques, facilités de manutention dans les halles aux marchandises, utilisation d'ensembles électroniques de gestion à grand rendement pour certains travaux administratifs, financement et conservation des avoirs et du capital des chemins de fer.

La *Délégation internationale du Simplon* a examiné, outre les questions réglementaires, l'amélioration de certaines voies d'accès au Simplon.

L'*Union des services routiers des chemins de fer européens* (URF), dont le but principal est de traiter sur le plan pratique des questions touchant à la coopération du rail et de la route en trafic international, a poursuivi son activité en vue d'assurer un développement harmonieux des lignes internationales d'autocars. Elle a créé une section spéciale pour le trafic des marchandises.

L'*Union internationale des services médicaux des chemins de fer* (UIMC), rattachée à l'UIC comme organisation adhérente, a étudié spécialement l'uniformisation des statistiques médicales. La création d'un centre



de documentation de médecine ferroviaire permettra de coordonner les efforts de recherche médicale dans les divers réseaux.

L'accord instituant la *Communauté économique européenne* (CEE), conclu le 25 mars 1957 entre les six Etats de la Communauté charbon-acier (Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg et Pays-Bas), a été ratifié; il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1958. Cet accord n'aura toutefois des effets pratiques qu'à partir du 1^{er} janvier 1959, car c'est à ce moment-là qu'interviendra une première réduction des droits de douane de 10%. D'un autre côté, le Comité intergouvernemental de l'Organisation européenne de coopération économique (OECE) s'est efforcé d'établir une zone européenne de libre-échange. Mais jusqu'à présent, la CEE et l'OECE n'ont même pas pu se mettre d'accord sur les principes d'une association multilatérale. Aussi les travaux de la commission fédérale interdépartementale pour les questions de transport, que préside le Département politique fédéral, n'ont-ils pu avancer. Nous sommes encore dans l'incertitude sur l'avenir de notre économie. Aux espoirs que font naître les avantages résultant d'un large échange économique s'opposent les nombreux dangers existants. On ignore encore si les efforts actuels amèneront finalement un progrès ou s'ils entraîneront uniquement l'abandon des positions que l'OECE avait créées ces dix dernières années dans le domaine de la suppression des entraves au commerce.

IV. Personnel

1. Effectif

a) Classement par service :	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur				
	1957	%	Moyenne annuelle 1958	%	Différence
Service administratif : Personnel de la Direction générale et des divisions administratives des arrondissements	1 419	3,5	1 459	3,6	+ 40
Service des travaux : Personnel chargé de l'entretien de la voie	6 077	15,0	6 069	14,9	— 8
Service de surveillance de la voie : Personnel du service des barrières et des lignes	1 237	3,1	1 241	3,1	+ 4
Service des gares : Chefs de gare et de station, commis de gare et ouvriers de station, aiguilleurs de pavillon, etc.	19 037	47,1	19 110	47,0	+ 73
Service de la conduite des trains : Chefs de train, conducteurs, etc.	3 294	8,1	3 304	8,1	+ 10
Service de la traction : Mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 407	10,9	4 433	10,9	+ 26
Service des ateliers : Chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et des ateliers de dépôt, etc.	4 657	11,5	4 733	11,6	+ 76
Services des usines électriques, des ports du Rhin et de la navigation sur le lac de Constance	327	0,8	320	0,8	— 7
Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur, total	40 455	100	40 669	100	+ 214
b) Classement selon les conditions d'engagement :					
Personnel occupé en permanence et à la journée entière . . .	36 395	90,0	37 081	91,2	+ 686
Personnel non occupé en permanence et à la journée entière .	1 796	4,4	1 541	3,8	— 255
Apprentis	888	2,2	895	2,2	+ 7
Total du propre personnel	39 079	96,6	39 517	97,2	+ 438
Ouvriers d'entrepreneur	1 376	3,4	1 152	2,8	— 224
Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur, total	40 455	100	40 669	100	+ 214

Le recul du trafic ne s'est pas encore traduit par une diminution correspondante de l'effectif du personnel. Jusqu'ici, il a seulement permis de combler une partie de l'arriéré des jours de congé à accorder au personnel et de réduire le nombre des heures supplémentaires. Les prestations d'exploitation ne peuvent pas non plus être réduites proportionnellement au recul du trafic. Par ailleurs, l'introduction de diverses innovations (régulation des trains et des locomotives, par exemple) a d'abord entraîné un accroissement de l'effectif du personnel. Les économies que nous en attendons ne proviendront pas exclusivement de la réduction de l'effectif du personnel et elles ne seront réalisées que successivement.

Il y a lieu de considérer au surplus que les chiffres ci-dessus représentent la moyenne de toute l'année. L'effectif du personnel a pu être quelque peu réduit vers la fin de l'exercice, où il était inférieur de 283 agents au chiffre de fin 1957.

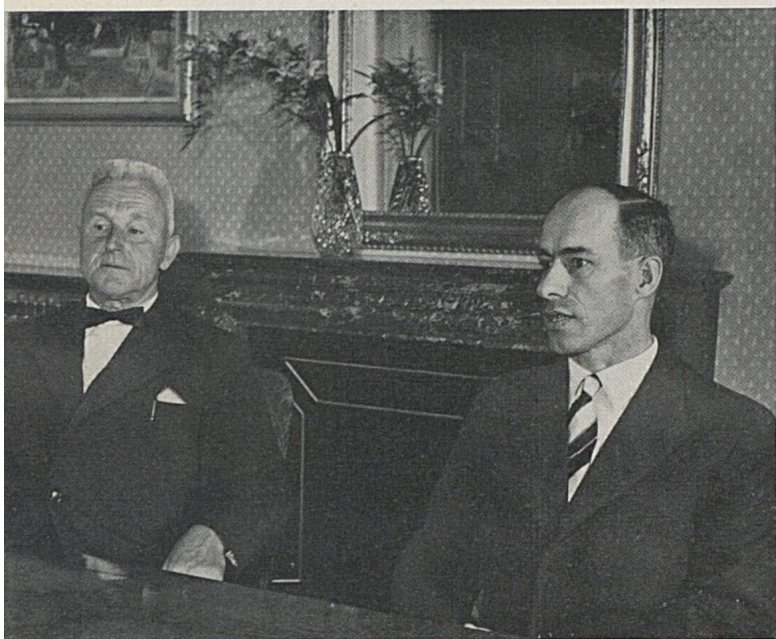
2. Recrutement

Durant l'exercice écoulé, le service psychotechnique de la division du personnel a fait subir 2201 examens (2160 l'année précédente). Dans 1145 cas, il a collaboré au recrutement d'apprentis de gare. Si le nombre des candidats est aussi élevé, c'est que nous avons introduit, à titre d'essai, une nouvelle méthode de formation : à côté de l'apprentissage de deux ans prévu pour les jeunes gens âgés de 17 ans au moins, nous avons instauré un apprentissage de trois ans, s'enchaînant directement à l'école secondaire. Certes, l'ampleur du choix y a gagné ; mais aussi nous nous achoppons plus encore aux tendances de la jeunesse actuelle, qui peuvent se résumer ainsi : manque de concentration et de sérieux dans le travail, fuite devant les responsabilités, défaillances dans les rapports humains et défaut de maturité. Le souci d'assurer la sécurité de l'exploitation nous oblige à appliquer des critères relativement sévères dans le choix du personnel.

Nous nous sommes livrés à une étude approfondie de la valeur réelle des examens psychotechniques pour le personnel des locomotives; voici quelles en ont été les conclusions: sur 406 aspirants mécaniciens, 15 seulement, ou 3,7%, ont montré au cours d'une période de 10 ans qu'ils n'avaient pas, ou pas à un degré suffisant, les aptitudes requises. C'est dire que les résultats de notre méthode de sélection sont satisfaisants. D'autres enquêtes analogues sont en cours.

3. Rapports de service en général

Dès l'entrée en vigueur de l'horaire d'été et en vertu de la décision du Conseil fédéral du 24 janvier 1958, la prolongation de la durée du travail en été (semaine de 47 heures) a été abolie dans les bureaux de l'administration. Désormais, le personnel administratif travaille toute l'année 44 heures par semaine en moyenne. Le 21 octobre 1958, le Conseil fédéral a décrété qu'à partir du 1^{er} juin 1959, le personnel soumis à la loi sur la durée du travail ne travaillerait plus que 46 heures par semaine en moyenne, au lieu de 48. L'application de cette décision place les Chemins de fer fédéraux devant d'épineux problèmes financiers et d'organisation. Pour limiter au maximum l'accroissement de l'effectif et les dépenses en résultant, il convient de rechercher pour chaque service la solution économiquement la plus favorable. Les vœux du personnel pourront être pris en considération si le service le permet. Nous pourrions résoudre le problème soit en diminuant de 20 minutes la durée quotidienne du travail, soit en accordant des jours entiers ou des demi-jours de congé, tout en maintenant la journée de 8 heures.



En 1958, la Direction générale a entrepris deux campagnes parmi le personnel en vue de primer les propositions qui tendent à simplifier le service et à réaliser des économies. Une centaine de propositions ont été envoyées et soumises à un contrôle approfondi par les services techniques; 34 d'entre elles ont été retenues et primées. Leurs auteurs ont reçu un diplôme de la Direction générale, ainsi qu'une somme d'argent en rapport avec la valeur et l'utilité de la proposition faite. Les deux fonctionnaires (photo de gauche) ayant présenté les meilleures propositions, le contremaître Hans Rüegg – à gauche – et le chef ouvrier A. Städler – à droite – ont été reçus et félicités par le président de la Direction générale.

Au cours de l'année, nous avons discuté avec les associations du personnel diverses questions touchant les rapports de service, la durée du travail et les traitements. Les commissions spéciales ont traité une série de questions concernant l'exploitation et le trafic, ainsi que des problèmes de nature technique ou organique. Elles ont, de plus, examiné des projets de nouvelles prescriptions. Vers la fin de l'année, la commission paritaire chargée des questions de personnel s'est occupée de donner son avis sur les prescriptions d'application du statut des fonctionnaires révisé entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1959.

En 1958, la Direction générale a entrepris deux campagnes de propagande en vue de susciter des propositions d'agents tendant à simplifier le service et à réaliser des économies. Sur une centaine de propositions qui ont été reçues et soumises à un examen approfondi ou même mises à l'essai par les services intéressés, 34 ont été retenues et primées. Leurs auteurs ont reçu un diplôme exprimant la gratitude de la Direction générale, ainsi qu'une somme d'argent en rapport avec la valeur et l'utilité de la proposition. La prime la plus élevée a été de 700 francs.

4. Rémunération

Le personnel des Chemins de fer fédéraux a reçu, du 1^{er} décembre 1957 au 31 décembre 1958, une allocation de renchérissement de 12% s'élevant au minimum à 960 francs pour les agents mariés et à 840 francs pour les célibataires. L'allocation pour enfants a été majorée de 60 francs. Le 3 octobre, le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé le projet de revision de la partie du statut des fonctionnaires relative aux traitements. La nouvelle échelle incorpore les allocations de renchérissement à raison de 9% des traitements (état 1957); de plus, elle contient des améliorations du salaire réel majorant de 2,3 à 7,6% les taux minimums et de 3,1 à 3,5% les taux maximums de 1957. Le salaire réel subit en outre une augmentation générale de 0,7%; donnant suite à un vœu des associations du personnel, le Conseil fédéral a en effet décidé de prendre pour base de la nouvelle échelle des traitements l'indice de 177,1 points, au lieu de 178,3 points comme il avait été envisagé antérieurement.

Le nouveau texte de loi contient, au demeurant, les principales innovations suivantes: extension de un à deux mois de la jouissance du traitement, augmentation de 500 à 800 francs de l'allocation de mariage, de 100 à 200 francs de l'allocation pour nouveau-né et enfin de 240 à 360 francs de l'allocation pour enfant.

L'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1959 du statut des fonctionnaires révisé causera aux Chemins de fer fédéraux une dépense supplémentaire d'environ 20 millions de francs par an. Il faut ajouter à cette somme une dépense voisine de 3 millions de francs pour la mise en vigueur des prescriptions d'application.

5. Mesures de prévoyance

Généralités

En vue d'étendre les *mesures générales de prévoyance*, qui sont du ressort de la division du personnel de la Direction générale et des sections du personnel des arrondissements, nous avons engagé deux nouvelles assistantes sociales. Nos cinq assistantes exercent leur activité à Berne, Bâle, Zurich, Saint-Gall et Bellinzone, ainsi que dans un large rayon autour de leur résidence.

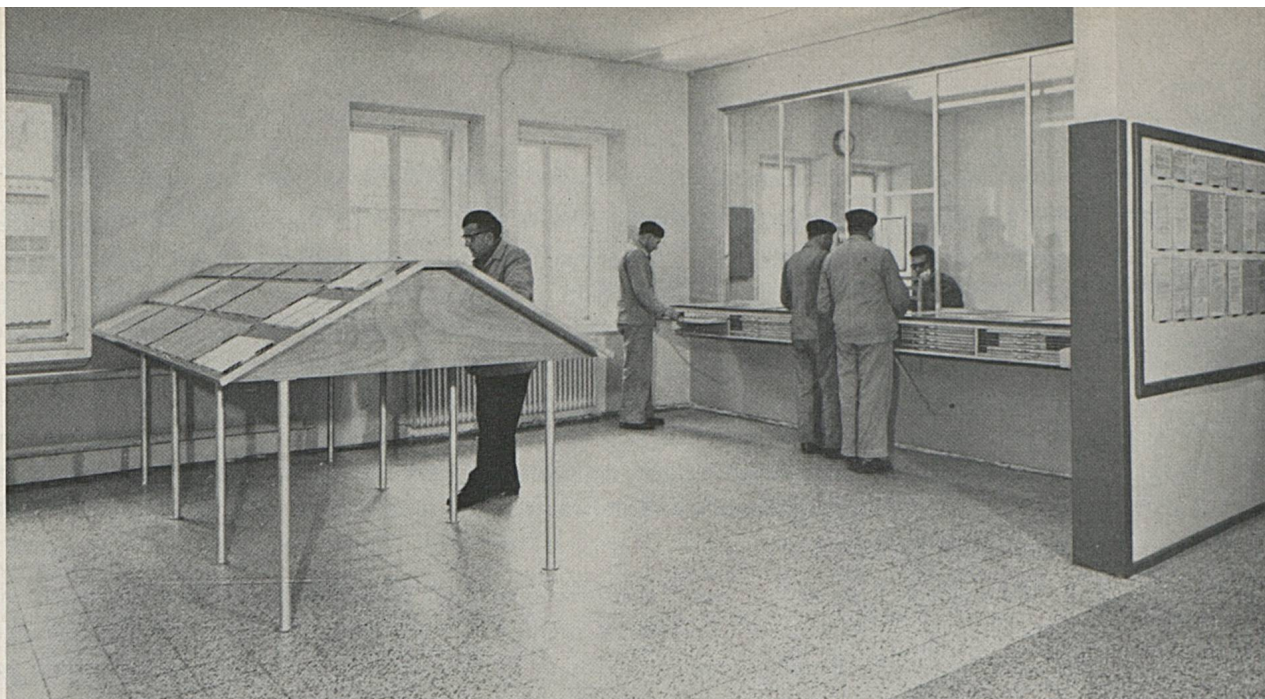
Le *home CFF de Brünig-Hasliberg*, acquis en 1956, a connu une grande animation. Au commencement de l'année, il a abrité les camps de ski des apprentis de gare des trois arrondissements et, pour la première fois, un camp de ski d'une semaine à l'intention des apprentis des ateliers CFF. De plus, il a servi de cadre à divers cours de perfectionnement organisés par l'administration et à des séances de commissions, qui s'y sont déroulés dans le calme de la montagne. Durant la semaine comprise entre Noël et nouvel an, la division du personnel a organisé un camp de ski auquel ont pris part 35 enfants de cheminots. Pendant les vacances scolaires, le home a été très fréquenté par des familles d'agents.

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 36 000 assurés (35 511 en 1957) et 1342 (contre 1256) déposants. Le gain assuré des membres de la caisse a atteint le chiffre de 280,5 millions de francs, contre 273,4 millions en 1957. Le nombre des bénéficiaires de pensions (retraités pour raisons d'âge, invalides, invalides partiels, veuves, orphelins simples et doubles) était de 22 680 personnes, contre 22 616 en 1957. La somme des pensions versées pendant l'année a atteint 85 554 191 francs (85 234 193 francs).

Dans sa séance du 27 octobre 1958, le Conseil d'administration a édicté un III^e supplément aux statuts du 9 octobre 1950. Ce supplément, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1959, a eu notamment pour effet d'adapter le gain assuré des membres au statut des fonctionnaires révisé à la même date. Pour qu'à l'avenir aussi toutes les catégories de bénéficiaires puissent toucher des allocations de renchérissement calculées selon des principes uniformes, nous avons incorporé aux pensions les allocations de renchérissement trimestrielles allouées en 1957. Au cours de l'exercice, nous avons versé une allocation de renchérissement trimestrielle de 12% sur toutes les rentes, après déduction du supplément fixe prévu à l'article 24 des statuts de la caisse.

Les membres et les Chemins de fer fédéraux ont alimenté le fonds de stabilisation dans la même mesure que l'année précédente. Depuis la création du fonds en 1956, les versements ont atteint un montant global de 9,095 millions de francs.



Au dépôt de Bellinzona :

Les mécaniciens prennent connaissance de leurs tours de service et étudient les prescriptions particulières des tronçons à parcourir

Assurance-vieillesse et survivants

A la fin de 1958, notre succursale versait 1867 rentes de vieillesse simples (1957: 1667), 2507 rentes de vieillesse pour couple (2270), 872 rentes de veuve (788), 623 rentes d'orphelin simple (545) et 15 rentes d'orphelin double (11). La somme payée s'est chiffrée par 9 millions de francs (7,9 millions).

Assurance-accidents

Les agences CNAL des Chemins de fer fédéraux ont arrêté les décomptes de 8674 accidents professionnels (1957: 8761) et de 3711 accidents non professionnels (3324). A la fin de 1958, l'assurance pour accidents professionnels versait aux invalides et survivants 1520 rentes (1491), et l'assurance pour accidents non professionnels 683 (637). Les prestations pour les dommages réglés et les rentes payées ont représenté l'an dernier 6,9 millions de francs (6,6 millions). A la fin de 1958, la somme des salaires assurés atteignait 381,8 millions de francs, contre 372,6 millions un an auparavant.

Le Conseil d'administration de la CNAL a publié le 31 octobre 1958 un nouveau tarif de primes uniformes pour les accidents non professionnels. A partir du 1^{er} janvier 1959, le taux de la prime sera de 10‰ (jusqu'ici 8‰) pour les agents du sexe masculin des CFF et de 7,5‰ (6,5) pour les assurées.

Caisse-maladie

Dès le 1^{er} janvier 1958, pour enrayer dans la mesure du possible l'augmentation constante des prestations de la caisse, la Direction générale a aboli la participation uniforme de 10% en vigueur jusqu'ici et l'a remplacée par une participation variable dégressive:

Montant des frais médicaux et pharmaceutiques	Participation des assurés
jusqu'à 50 francs	20%
de 50 à 100 francs	15%
plus de 100 francs	10%

Dans sa séance du 15 septembre 1958, le Conseil d'administration a approuvé une modification partielle des statuts. Il a décidé en particulier de prolonger la durée des prestations de la caisse en cas de traitement ambulatoire. L'obligation imposée à l'assuré d'acquitter une taxe pour obtenir une feuille de maladie doit contribuer à freiner l'accroissement de la morbidité (voir les renseignements donnés sous: «Service médical»).

Prévention des accidents

Les constatations que nous avons faites dans nos enquêtes sur les accidents et lors d'inspections nous ont engagés à prendre toute une série de mesures de prévention de nature technique et psychologique, qui font en partie l'objet de nouvelles instructions de service (par exemple le règlement 172.4: Instructions pour la protection du personnel du service des travaux lors de travaux sur la voie et ses abords).

A l'occasion des cours d'instruction réglementaires (11 pour apprentis du service des gares et des trains et 40 pour les agents chargés de la surveillance des travaux et des gares), les fonctionnaires du service de prévention des accidents ont commenté les mesures d'auto-protection qui sont élémentaires dans le domaine ferroviaire; ils ont aussi exposé les questions actuelles se rapportant à la sécurité du personnel et de l'exploitation, en insistant notamment sur le slogan: «La sécurité par une collaboration intelligente». Les accidents se produisant pendant la manutention des rails et des traverses, ainsi que les incendies de combustibles liquides et de carburants survenus au cours du dépotage de wagons ou de camions-citernes, ont fait l'objet d'enquêtes spéciales.

Service médical

Nous n'avons pas eu, comme en 1957, d'épidémie de grippe en Suisse; aussi les absences du personnel ont-elles été beaucoup moins nombreuses. La morbidité (nombre total de jours d'absence pour cause de maladie ou d'accident, par agent) a été de 1,60 jour inférieure au chiffre de l'exercice précédent. Alors que le nombre des absences pour cause d'accidents professionnels n'a pour ainsi dire pas varié au cours de ces dernières années, les absences dues à des accidents non professionnels ont tendance à augmenter; il s'agit surtout d'accidents de sport et de la circulation. La morbidité toujours élevée du personnel des ateliers de Bellinzzone nous a amenés à procéder à des enquêtes approfondies. Nous analysons actuellement les indications recueillies. Dans sa séance du 14 février 1958, le Conseil d'administration a discuté le rapport sur la morbidité du personnel CFF qu'avait établi la commission d'experts instituée par lui. Quelques modifications proposées par cette commission ont été introduites depuis lors dans les statuts de la caisse-maladie.

De 1957 à 1958, le nombre des cas de maladie annoncés est tombé de 21 790 à 17 957, tandis que celui des accidents est passé de 6174 à 6302, non compris les absences de courte durée. Avec ces dernières, on a enregistré l'an dernier 596 352 jours d'absence pour cause de maladie et d'accident, contre 639 742 en 1957. Pour un effectif moyen de 37 991 agents, cela correspond à 15,70 jours par personne, au lieu de 17,14 en 1957 et 16,34 en 1956.

<i>Les jours d'absence se répartissent comme il suit:</i>	1956 jours	1957 jours	1958 jours
Maladie	11,92	12,50	11,06
Accidents professionnels	2,06	2,02	1,95
Accidents non professionnels	1,41	1,52	1,75
Absence de courte durée	0,95	1,10	0,94

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

Service de bureau	9,33	10,63	7,59
» en plein air	19,15	20,37	19,15
» de bureau et en plein air	15,21	16,09	14,53
» sur les locomotives	14,16	15,07	13,07
» dans les trains	17,66	17,28	17,81
» dans les ateliers principaux (sans le service de bureau)	19,38	19,70	18,20

En moyenne, la guérison a exigé:

Dans les cas de maladie	24,07	21,40	23,40
» » » d'accidents professionnels	19,79	20,14	20,22
» » » d'accidents non professionnels	23,21	23,45	25,10
» » » d'absence de courte durée	1,89	2,00	1,90

Les travaux préparatoires en vue de l'introduction d'une *statistique internationale des maladies et accidents* sont terminés. Une telle statistique fournira des indications indispensables pour la lutte active et passive contre la morbidité dans le personnel, en même temps qu'elle permettra au médecin de vérifier le bien-fondé de ses décisions sur l'aptitude physique des candidats.

En septembre, après de longs préparatifs, le Conseil fédéral a publié la nouvelle *ordonnance sur le service médical de l'administration générale de la Confédération*, qui a surtout pour but de mieux adapter les tâches de ce service à l'état actuel de la médecine générale et prophylactique. Le contrôle des absences du personnel sera plus rigoureux; l'autorité de recours aura la possibilité de requérir le préavis d'une commission d'experts

médicaux et le secret médical sera mieux sauvegardé. De plus, il est prévu d'engager des doctresses en qualité de médecins-conseil pour examiner le personnel du sexe féminin. La nouvelle ordonnance, qui entrera en vigueur en 1959, exigera une adaptation des règlements sur le *service médical*. L'heure est maintenant venue de centraliser les dossiers médicaux, ce que permettra sans doute la microphotographie.

Les *visites médicales périodiques de mécaniciens* ont pu être étendues pour la première fois à des agents plus jeunes. Les mécaniciens âgés de 30 à 45 ans seront désormais contrôlés tous les cinq ans; par la suite, ils le seront tous les trois ans, ou plus souvent encore si cela devait apparaître indiqué pour des raisons d'ordre médical. La visite plus approfondie à laquelle il est procédé dans la voiture de consultation permet souvent de dépister plus tôt des états morbides ne présentant pas encore de symptômes; il est alors possible de prendre à temps des mesures thérapeutiques propres à influencer favorablement aussi bien l'état de santé des agents que la sécurité de l'exploitation.

La *voiture de consultation* des CFF a été toute l'année en service. Elle a donné entière satisfaction et s'est révélée un «cabinet médical roulant» adapté à toutes les situations. En décembre, on y a procédé à la cent millième radiophotographie.

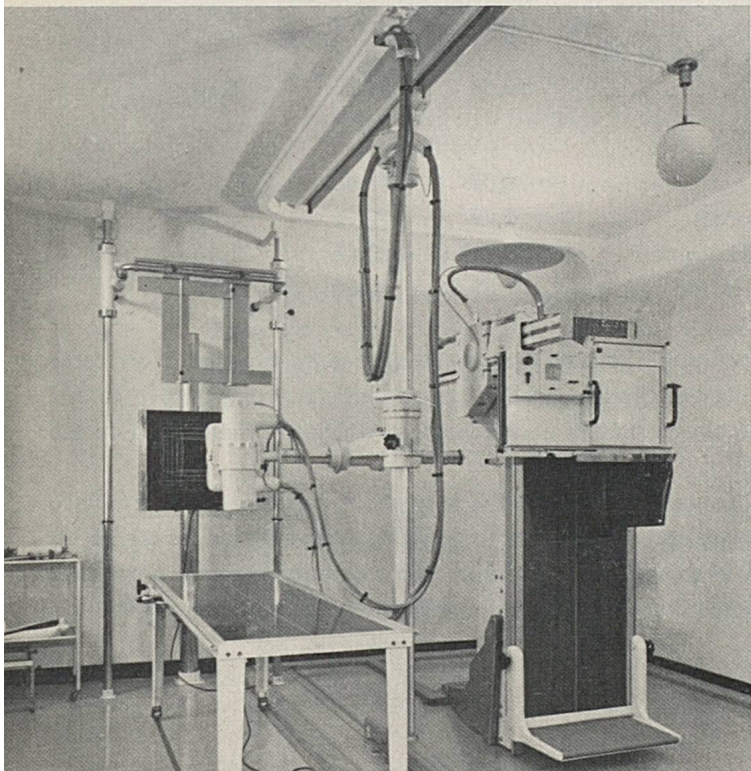
Nous avons poursuivi méthodiquement la *campagne de prophylaxie contre la tuberculose*. En l'espace de trois ans, nous avons pu examiner l'ensemble du personnel de la Confédération travaillant dans les principaux centres du pays et dans les localités avoisinantes.

A propos de la campagne menée en 1957, quelques données statistiques méritent d'être relevées (celles-ci se rapportent à l'ensemble du personnel examiné: CFF, PTT, douanes, entreprises fédérales, administration centrale de la Confédération):

Radiophotographies	25 550
Cas décelés à cette occasion:	
Tuberculose ignorée nécessitant un traitement	30 1,17°/oo
Tumeurs	5 0,2 °/oo
Affections cardiaques	56 2,19°/oo
Silicoses	6 0,23°/oo
Maladie de Boeck	13 0,51°/oo
Réactions Mantoux	15 563
Vaccinations BCG	3 191

Sur les 30 cas de tuberculose pulmonaire active qui ont été décelés, 22 (1,54°/oo) concernaient des agents CFF. Plusieurs appareils nouveaux et la voiture de consultation ont accru les possibilités d'examen dont dispose le service médical, ce qui sera à l'avantage tant du personnel que de l'administration.

Le nouvel équipement de radioscopie



Electrocardiographe et oscilloscope

