

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1962)  
  
**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**

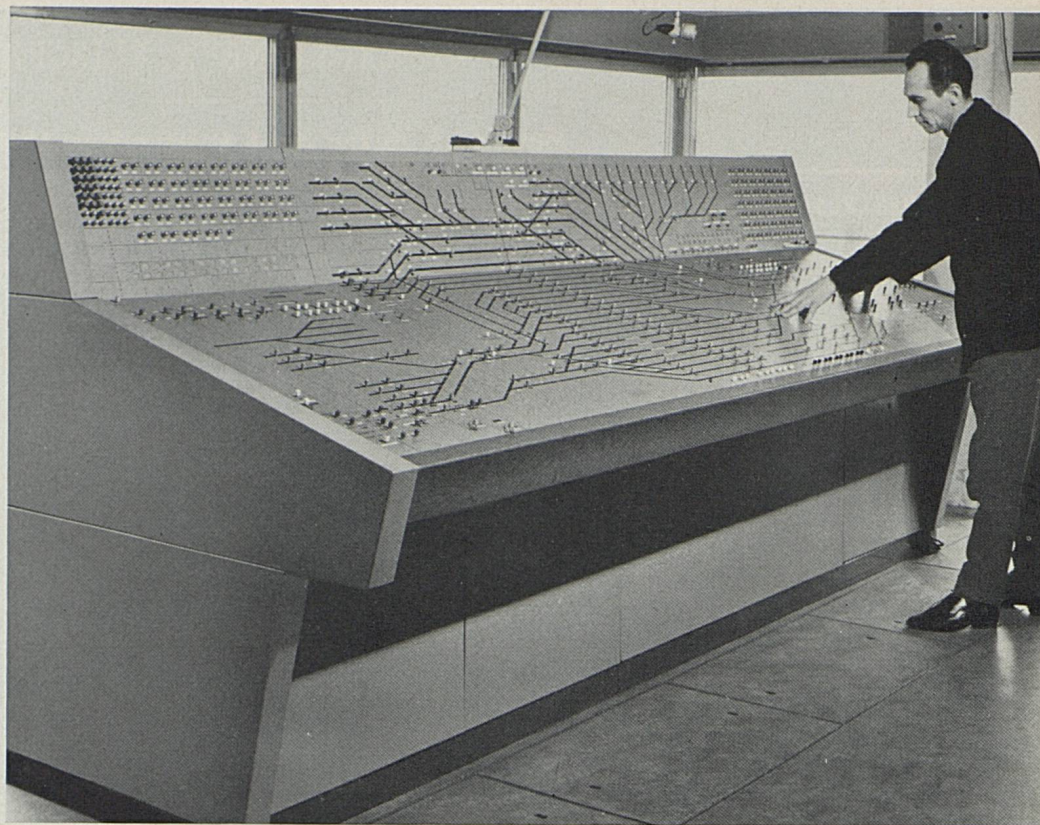
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

**Download PDF:** 24.12.2025

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



## Administration et personnel



Il suffit de presser deux touches pour tracer l'itinéraire d'un train de voyageurs ou d'un convoi de marchandises. Poste d'enclenchement de Genève-La Praille

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

#### **1. Conseil d'administration**

Le Conseil d'administration a tenu six séances présidées par M. Rodolphe Stadler, au cours desquelles il a traité 54 affaires. Après chacune d'elles, la presse et la radio ont porté les décisions prises à la connaissance du public. Une de ces séances a eu lieu à Chiasso, afin que le Conseil puisse juger sur place de l'état des travaux d'extension de la gare aux marchandises.

M. Rodolphe Stadler, qui avait été membre du Conseil à partir du 1<sup>er</sup> mai 1937, vice-président dès le début de 1954 et président depuis le commencement de 1957, s'est démis de ses fonctions à la fin de l'exercice. M. Robert Bratschi, conseiller national, a déposé son mandat pour avoir atteint lui aussi la limite d'âge; il était le plus ancien membre du Conseil, dans lequel il était entré le 1<sup>er</sup> janvier 1921. Enfin, M. Victor Gautier, qui faisait partie du Conseil depuis le 2 avril 1951, a également résigné sa charge pour raisons d'âge. Les démissionnaires ont mis pendant de très longues années leurs vastes connaissances et leur riche expérience à la disposition des Chemins de fer fédéraux. Le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer et le nouveau président du Conseil d'administration ont célébré leurs grands mérites et leur ont exprimé des remerciements pleinement justifiés pour la précieuse activité qu'ils ont déployée en faveur de l'entreprise.

Le Conseil fédéral a désigné le nouveau président du Conseil d'administration pour la période administrative 1963-1965 en la personne de M. Walther Bringolf, conseiller national, qui avait exercé jusqu'alors les fonctions de vice-président. Il a confié la vice-présidence à M. Hans Fischer, conseiller national. Pour remplacer les trois démissionnaires, il a appelé à siéger au Conseil d'administration M. Hans Düby, conseiller national, de Berne, M. Emile Dupont, conseiller d'Etat, de Genève, et M. Jean-Pierre Pradervand, conseiller national, de Lausanne.



# CHEMINS DE FER DE LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE

Service à dater du 4 Septembre 1862.

PRIX DES PLACES.						TRAINS DESCENDANTS.						PRIX DES PLACES.						TRAINS MONTANTS.													
BILLETS SIMPLE COURSE.			BILLETS DOUBLE COURSE.			STATIONS	1	3	5	7	9	STATIONS	BILLETS SIMPLE COURSE.			BILLETS DOUBLE COURSE.			STATIONS	2	4	6	8	10	STATIONS	2	4	6	8	10	
1re Class.	2e Class.	3e Class.	1re Class.	2e Class.	3e Class.		Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte		Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte		Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte		Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte
50	35	25	80	60	40	Berne Départ	Matin	Matin	Matin	Soir	Soir								Lausanne Départ	Mat	Matin	Soir	Soir	Soir							
1	—	70	50	1 60	1 20	Bümplitz	—	6 45	11 40	5 50	8 45		50	35	25	80	60	40	La Conversion (Lutry)	—	6 40	12 25	4 25	7 30		6 40	12 25	4 25	7 30		
1 50	1 05	75	2 40	1 80	1 20	Thörishaus	—	6 55	11 50	6	8 55		1	—	70	50	1 60	1 20	Grandvaux	—	6 56	12 41	4 41	7 51		6 56	12 41	4 41	7 51		
2 25	1 60	1 15	3 60	2 70	1 80	Flamatt	—	7 06	12 01	6 11	9 06		1 50	1 05	75	2 40	1 80	1 20	CHEXBRES-VEVEY	—	7 12	12 57	4 57	8 07		7 12	12 57	4 57	8 07		
3	—	2 10	1 50	4 80	3 60	Schmitt	—	7 31	12 26	6 36	9 31		2 25	1 60	1 15	3 60	2 70	1 80	Palézieux (Granges)	—	7 36	1 20	5 20	8 30		7 36	1 20	5 20	8 30		
3 50	2 45	1 75	5 60	4 20	2 80	Balliswyl	—	7 48	12 45	6 54	9 50		2 75	1 95	1 40	4 40	3 30	2 20	Oron	—	7 47	1 31	5 31	8 41		7 47	1 31	5 31	8 41		
4	—	2 80	—	6 40	4 80	Fribourg	5 40	8 07	1 05	7 28	10		3 25	2 30	1 65	5 20	3 90	2 60	Vauderens	—	8 02	1 46	5 46	8 56		8 02	1 46	5 46	8 56		
4 50	3 15	2 25	7 20	5 40	3 60	Matran	5 52	8 19	1 17	7 40	—		3 75	2 65	1 90	6	4 50	3	Siviriez	—	8 13	1 57	5 57	9 07		8 13	1 57	5 57	9 07		
4 75	3 35	2 40	7 60	5 70	3 80	Neyruz	6 05	8 32	1 30	7 53	—		4 25	3	—	2 15	6 80	5 10	3 40	ROMONT	—	8 28	2 11	6 11	9 20		8 28	2 11	6 11	9 20	
5	—	3 50	2 50	8	—	Cottens	6 14	8 41	1 39	8 02	—		4 75	3 35	2 40	7 60	5 70	3 80	Villaz-St-Pierre	—	8 38	2 21	6 21	9 30		8 38	2 21	6 21	9 30		
5 50	3 85	2 75	8 80	6 60	4 40	Chénens	6 22	8 50	1 47	8 10	—		5 25	3 70	2 65	8 40	6 30	4 20	Chénens	—	8 49	2 32	6 32	9 40		8 49	2 32	6 32	9 40		
6	—	4 20	—	9 60	7 20	Villaz-St-Pierre	6 31	8 59	1 56	8 19	—		5 50	3 85	2 75	8 80	6 60	4 40	Cottens	—	8 56	2 39	6 39	9 47		8 56	2 39	6 39	9 47		
6 50	4 55	3 25	10 40	7 80	5 20	ROMONT	6 44	9 11	2 09	8 32	—		6	—	4 20	—	9 60	7 20	4 80	Neyruz	—	9 04	2 46	6 46	9 54		9 04	2 46	6 46	9 54	
7 25	5 10	3 65	11 60	8 70	5 80	Siviriez	6 55	9 22	2 20	8 43	—		6 50	4 55	3 25	10 40	7 80	5 20	Matran	—	9 13	2 55	6 55	10 00		9 13	2 55	6 55	10 00		
7 75	5 45	3 90	12 40	9 30	6 20	Vauderens	7 08	9 35	2 33	8 56	—		7	—	4 90	3 50	11 20	8 40	5 60	Fribourg	5 13	9 33	3 12	7 12	10 18		9 33	3 12	7 12	10 18	
8 25	5 80	4 15	13 20	9 90	6 60	Oron	7 19	9 46	2 44	9 07	—		7 25	5 10	3 65	11 60	8 70	5 80	Balliswyl	5 22	9 44	3 21	7 23	10 29		9 44	3 21	7 23	10 29		
9	—	6 30	4 50	14 40	10 80	Palézieux (Granges)	7 31	9 57	2 56	9 18	—		8 25	5 80	4 15	13 20	9 90	6 60	Schmitt	5 37	10	—	3 35	7 37	—	5 37	10	—	3 35	7 37	
9 50	6 65	4 75	15 20	11 40	7 60	CHEXBRES-VEVEY	7 44	10 13	3 11	9 32	—		8 75	6 15	4 40	14	—	10 50	7	Flamatt	5 48	10	12	3 46	7 48	—	5 48	10	12	3 46	7 48
9 75	6 85	4 90	15 60	11 70	7 80	Grandvaux	7 53	10 22	3 21	9 42	—		9 25	6 50	4 65	14 80	11 10	7 40	Thörishaus	5 59	10	23	3 57	7 59	—	5 59	10	23	3 57	7 59	
10 25	7 20	5 15	16 40	12 30	8 20	La Conversion (Lutry)	8 03	10 32	3 32	9 53	—		9 75	6 85	4 90	15 60	11 70	7 80	Bümplitz	6 10	10	34	4 08	8 10	—	6 10	10	34	4 08	8 10	
						Lausanne Arrivée	8 10	10 40	3 40	10 01	—		10 25	7 20	5 15	16 40	12 30	8 20	Berne	6 20	10	45	4 18	8 20	—	6 20	10	45	4 18	8 20	

Il y a 100 ans, le 3 septembre 1862, on fêta solennellement l'inauguration de la ligne Lausanne-Fribourg-Berne. Le lendemain, l'horaire reproduit ci-dessus entra en vigueur... avec trois trains circulant de bout en bout dans chaque sens. Alors que le train 5, remorqué par sa locomotive à vapeur, mettait exactement quatre heures pour franchir le parcours Berne-Lausanne, le direct «Bavaria» effectuait aujourd'hui le même trajet en une heure et huit minutes.

## 2. Direction générale et Directions d'arrondissement

La Direction générale a tenu 47 séances et pris au total 425 décisions. Lors de trois conférences de directeurs, les directeurs généraux et les directeurs d'arrondissement ont procédé à un vaste échange de vues, en même temps qu'ils discutaient spécialement de problèmes touchant à l'exploitation et de nature commerciale et qu'ils traitaient la question des cours spéciaux de perfectionnement pour cadres.

Aucune mutation n'est intervenue durant l'exercice, que ce soit au sein de la Direction ou parmi les chefs des divisions de la Direction générale et des Directions d'arrondissement.

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

### 1. Contact avec le public et information

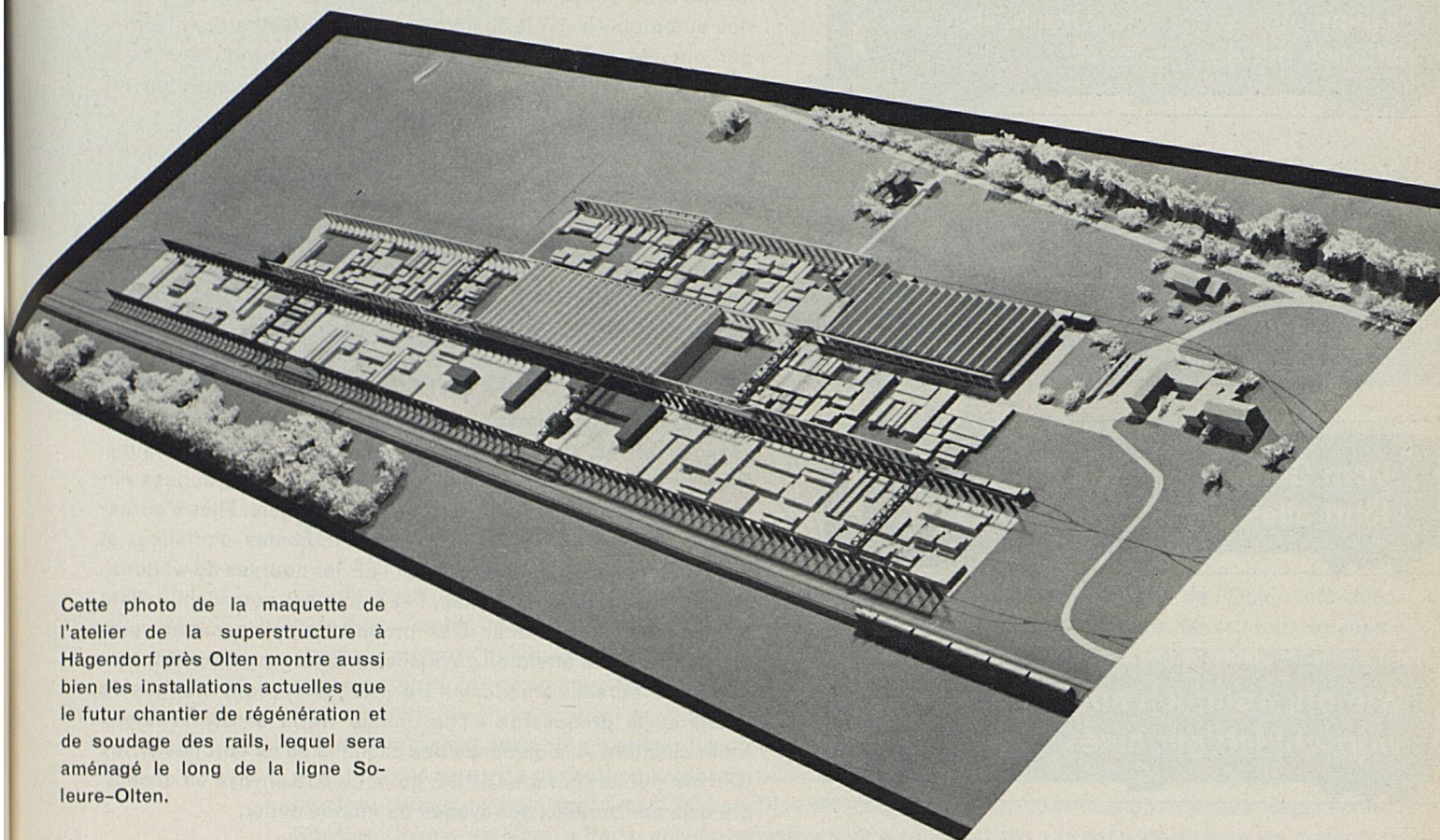
En tant qu'entreprise d'Etat, les Chemins de fer fédéraux ont le devoir de renseigner l'opinion publique sur leur gestion. Ils le font au moyen de rapports trimestriels et du rapport annuel. Comme ils attachent une grande importance à fournir des informations détaillées à leurs clients, ils ont recours à divers autres moyens pour renforcer les contacts entre le chemin de fer et les usagers.

Par la radio et la presse, le public est tenu constamment au courant des nouvelles offres de transport, des progrès réalisés sur les plus importants chantiers et d'autres problèmes actuels. Des informations sont régulièrement diffusées sous forme de communiqués et d'articles paraissant dans le Bulletin du personnel des CFF. La presse peut trouver d'autres sources de renseignements dans les «Dernières nouvelles ferroviaires», que les CFF publient depuis le début de l'exercice à la demande du Centre d'information et de publicité des chemins de fer européens. Lors de conférences de presse spécialement convoquées, des représentants des principaux journaux ont pu visiter les chantiers de Bâle, Berne et Lausanne, ainsi que ceux des lignes d'accès nord au Saint-Gothard.



Les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau eu la possibilité d'affirmer leur volonté de collaborer avec les autres moyens de transport. C'est ainsi qu'au mois de mai ils ont présenté à la presse suisse et étrangère les nouveaux trains autos-couchettes Calais-Lyss et Ostende-Brigue. Lors des vols inauguraux des avions « Coronado », les nouveaux appareils à réaction de la Swissair, des journalistes venus de diverses parties du monde ont aussi rendu visite à notre entreprise. Le projet de construction d'un tunnel sous la Manche nous a donné l'occasion de montrer à des correspondants de journaux français et anglais comment se présentent les dispositifs de chargement des automobiles au Saint-Gothard. Par ailleurs, des spécialistes anglais de l'information ferroviaire ont parcouru la Suisse pour visiter certaines installations de chemin de fer. Enfin, des journalistes suisses ont été conviés à faire un parcours avec le « Rheingold », le nouvel express du Chemin de fer fédéral allemand, afin d'en apprécier le confort. Ils ont eu en outre la faculté de se documenter, au cours d'un voyage d'information, sur les problèmes ferroviaires des pays scandinaves.


Les Chemins de fer fédéraux s'efforcent d'affermir aussi leurs contacts avec le public à l'aide du cinéma. En plus des soirées de films spécifiquement publicitaires, quelque mille séances de projection de documentaires ont eu lieu durant la saison en Suisse; elles ont réuni souvent cent personnes et plus. La bande consacrée



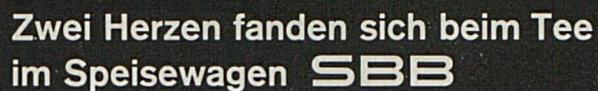
Cette photo de la maquette de l'atelier de la superstructure à Hägendorf près Olten montre aussi bien les installations actuelles que le futur chantier de régénération et de soudage des rails, lequel sera aménagé le long de la ligne Soieure-Olten.

aux nouveaux trains électriques Trans-Europ-Express présente le plus moderne des moyens de transport ferroviaires. Le film « Gardien du tunnel du Saint-Gothard » donne un aperçu d'un des très nombreux métiers que comptent les CFF. Les cinémas montrent actuellement en complément de programme le film en cinémascope « Le Saint-Gothard en Ae 6/6 », qui avait été présenté à l'Exposition universelle de Bruxelles, ainsi qu'un court métrage sur les installations de sécurité des CFF « Feu vert – sécurité ». Le film « Voulez-vous parler? », qui donne des séquences de l'électrification des deux dernières lignes suisses exploitées à la vapeur, se range, avec ses 43 copies, parmi les films ferroviaires qui ont le plus de succès. Le montage du film « Ciné-journal européen n° 1 », auquel ont collaboré huit réseaux d'Europe occidentale, est maintenant terminé. Les opérateurs ont commencé en automne le tournage du film en Circarama des CFF et des chemins de fer privés qui sera présenté à l'Exposition nationale de Lausanne. Par ailleurs, les CFF ont pu procurer des séquences concernant leur exploitation à diverses entreprises de télévision et à d'autres chemins de fer. La Centrale suisse du film de format réduit et du cinéma scolaire ne possède actuellement pas moins






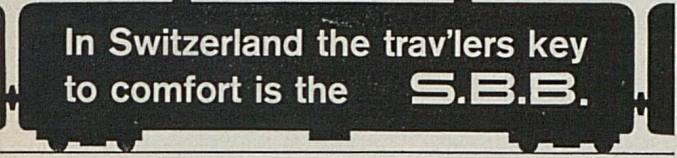
Nach Wien, nach Rom, zur Zuidersee  
gibt's Liegewagen **SBB**



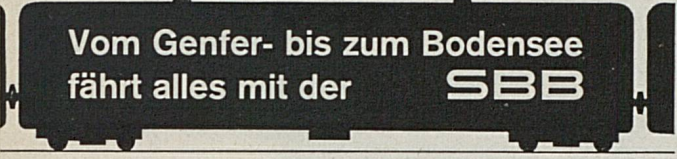
Zwei Herzen fanden sich beim Tee  
im Speisewagen **SBB**



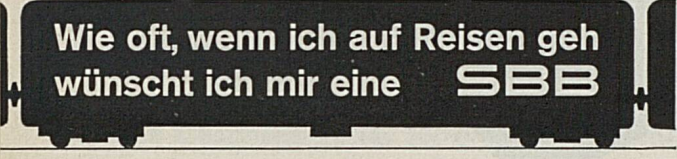
Er nahm noch eins und sprach: «Ich geh  
natürlich mit der **SBB**



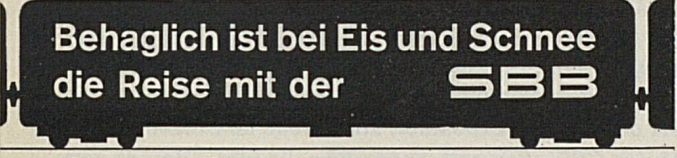
In Switzerland the trav'lers key  
to comfort is the **S.B.B.**



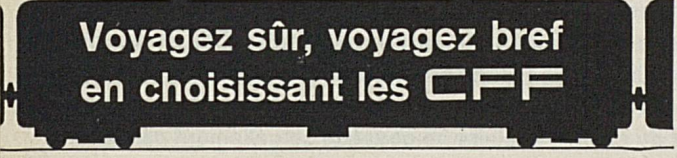
Vom Genfer- bis zum Bodensee  
fährt alles mit der **SBB**



Wie oft, wenn ich auf Reisen geh  
wünscht ich mir eine **SBB**



Behaglich ist bei Eis und Schnee  
die Reise mit der **SBB**



Voyagez sûr, voyagez bref  
en choisissant les **CFF**

de 58 copies de films CFF, qui sont très souvent projetées. D'étroits contacts sont également établis avec les écoliers par l'entremise de l'Oeuvre suisse des lectures pour la jeunesse. Les deux nouveaux fascicules «Cirque en voyage» et «Train léger» viennent de paraître.

## 2. Publicité

Dans leur campagne publicitaire, les Chemins de fer fédéraux ont cherché principalement à s'attirer les sympathies du public et à offrir des prestations spéciales. Au gré des saisons sont apparues des affiches qui étaient consacrées aux thèmes suivants: «Voyages aux sports d'hiver», «Roulons bon train – CFF», «L'abonnement pour demi-billets au service des vacances» et «Les CFF, artères de l'économie». Une autre affiche avait pour sujet le nouvel abonnement pour le transport des automobiles par le Simplon et le Saint-Gothard. A l'étranger ont été placardées d'artistiques affiches intitulées «Lac de Walenstadt» et «Lac Léman», avec des textes en dix langues.

Les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau participé aux foires et expositions nationales. A la Foire suisse d'échantillons, au Comptoir suisse et à l'OLMA, ils ont poussé à la construction de raccords industriels. Lors du Salon de l'automobile, un vaste étalage militait à la gare de Genève-Cornavin en faveur du transport des voitures par les tunnels alpins.

Durant l'exercice, les CFF ont décoré un millier de vitrines dans des gares et des bureaux de renseignements, des bureaux de voyages privés, des maisons de commerce et des banques. Près de mille annonces, qui étaient de nouveau groupées par sujet, ont paru dans la presse suisse et étrangère. Elles s'adressaient, en Suisse, principalement aux hommes d'affaires, et elles avaient pour thèmes les trains TEE, les courses de wagons-lits et de voitures-couchettes, l'abonnement pour demi-billets et l'abonnement général. Des prospectus plaisamment présentés ont attiré l'attention du public sur diverses offres de transport. Des bureaux américains de voyages se sont chargés de distribuer le prospectus «The unique world of Switzerland» à leur clientèle. A la demande des chemins de fer européens, les CFF ont publié l'horaire CIPCE, qui a pu être envoyé en décembre déjà aux bureaux de voyages du monde entier.

Pour le trafic des marchandises, la publicité a été surtout faite dans le «Courrier du rail», dont l'édition a passé à 20 000 exemplaires. Les tirages à part qui en ont été faits ont permis dans une large mesure de renoncer à publier des prospectus spéciaux.

La publicité des CFF atteint même les Suisses dispersés dans le monde entier, grâce aux slogans reproduits dans une revue destinée à nos compatriotes de l'étranger.





Le nouveau pont-rail à double voie sur le Rhin est l'ouvrage le plus caractéristique de la ligne reliant la gare CFF à la gare badoise de Bâle.

### **III. Affaires internationales**

Les diverses mesures de réorganisation adoptées en 1960 par l'Assemblée générale de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ont donné des résultats satisfaisants durant l'exercice. Nous nous plaisons à constater aujourd'hui qu'elles ont contribué à améliorer la souplesse et l'efficacité de la plus importante des organisations internationales de chemins de fer. L'UIC a déployé une intense activité dans tous les domaines, notamment en ce qui concerne l'exploitation et les questions commerciales et techniques. Le programme de travail comprenait deux objets primordiaux: le développement de la fonction d'information et l'organisation d'un premier cours de perfectionnement du personnel supérieur des chemins de fer européens. L'achèvement du bâtiment administratif de l'UIC constitue une date importante dans l'histoire de cette organisation. Situé au Champ-de-Mars, à Paris, cet imposant immeuble de dix étages, qui est doté de tous les perfectionnements techniques, offre cette particularité que la plupart des administrations ont contribué à l'équipement des locaux et fait des dons représentatifs des diverses productions nationales. Le président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, à qui a été confiée la présidence de l'UIC pour 1963 et 1964, a assumé ses fonctions vers la fin de l'année.

Dans ses réunions d'Oslo et de Paris, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) s'est occupée à nouveau d'établir des prévisions à long terme sur le développement des transports de marchandises et de personnes. Elle poursuivra ses études avec la collaboration d'autres organisations internationales et elle les fera porter principalement sur le trafic des marchandises.

Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CTI/CEE) a traité de l'évolution du volume des transports de voyageurs au cours des quinze prochaines années et des méthodes propres à déterminer le futur trafic des marchandises par chemin de fer. Il a proposé que les travaux soient étendus à tous les moyens de transport.



L'Association internationale du Congrès des chemins de fer (AICCF) a tenu ses assises quadriennales à Munich; plus de 600 délégués gouvernementaux et ferroviaires de 65 pays répartis sur tous les continents y ont participé. Quatre commissions ont discuté dix problèmes, qui comprenaient notamment l'adaptation de la voie aux grandes vitesses, la réduction du coût de construction des installations de signalisation par la normalisation et l'utilisation de l'électronique et d'autres techniques modernes, les derniers progrès en matière de freinage, les possibilités d'automatisation sur les engins moteurs électriques et diesel, et enfin la modification des méthodes d'exploitation ouvertes par l'automatisation.

Pour l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI), l'exercice écoulé a été marqué par la mise en vigueur de deux règlements révisés, à savoir, le 1<sup>er</sup> janvier, le nouveau règlement international concernant les wagons de particuliers, RIP, et, le 1<sup>er</sup> juin, le règlement international concernant le transport des matières dangereuses par chemin de fer, RID (annexes VII et I à la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, CIM).



Sur la ligne du Saint-Gothard, les ponts métalliques à treillis, trop faibles pour les charges actuelles, sont remplacés par des ouvrages en béton revêtus de pierre naturelle. Nos photographies montrent la reconstruction du pont médian sur la Meienreuss.

Le Comité international des transports par chemins de fer (CIT), dont les CFF assument la gérance, s'est de nouveau occupé de nombreuses questions en rapport avec la réglementation du trafic international (modification de la structure des conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages et le transport des marchandises par chemins de fer, uniformisation du système des recherches, concentration du trafic sur des itinéraires principaux, tarifs internationaux de réglementation, responsabilité dans le service des voyageurs). Il a étudié en outre la création d'un nouveau billet international, ainsi que la procédure à suivre en cas de surcharges de wagons et lors de la perception de suppléments de taxe. Dans sa séance de septembre, le Comité a confié la gérance du CIT aux CFF pour une nouvelle période de cinq ans.

L'activité de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH) et de la Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (LIM) est relatée au chapitre « Horaire et exploitation sur le plan international » (p. 10). Les problèmes tarifaires internationaux sont traités au chapitre « Tarifs » (p. 3).



La Délégation internationale du Simplon a examiné un certain nombre de questions d'horaire, de trafic et de tarifs. Elle s'est en outre occupée des décomptes de trafic concernant le tronçon Brigue-Iselle.

L'exploitation des services Europabus de l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF) s'est poursuivie de manière satisfaisante. Le nombre des billets vendus par le bureau de New York a de nouveau progressé. De grands efforts ont été faits pour intéresser dans une plus large mesure les agences de voyages britanniques à l'Europabus.

Comme par le passé, les Chemins de fer fédéraux se sont fait un devoir de suivre de très près les travaux de la Communauté économique européenne (CEE) et de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) qui touchent au domaine des transports. La commission de la CEE a publié un « Programme d'action en matière de politique commune des transports », qui fait suite au « Mémoire sur l'orientation à donner à la politique commune des transports », du 10 avril 1961 (voir rapport de gestion de 1961, p. 21). Ce programme d'action est un calendrier des mesures à prendre dans le cadre de cette politique des transports. Il revêt une grande importance, car il est le premier aboutissement marquant des travaux de la CEE en matière de transports. Le programme d'action ne peut pas encore donner satisfaction sur tous les points; à vrai dire, il s'agit d'un document qui doit encore être approuvé par le Conseil des ministres de la CEE.

#### IV. Personnel

##### 1. Effectif du personnel

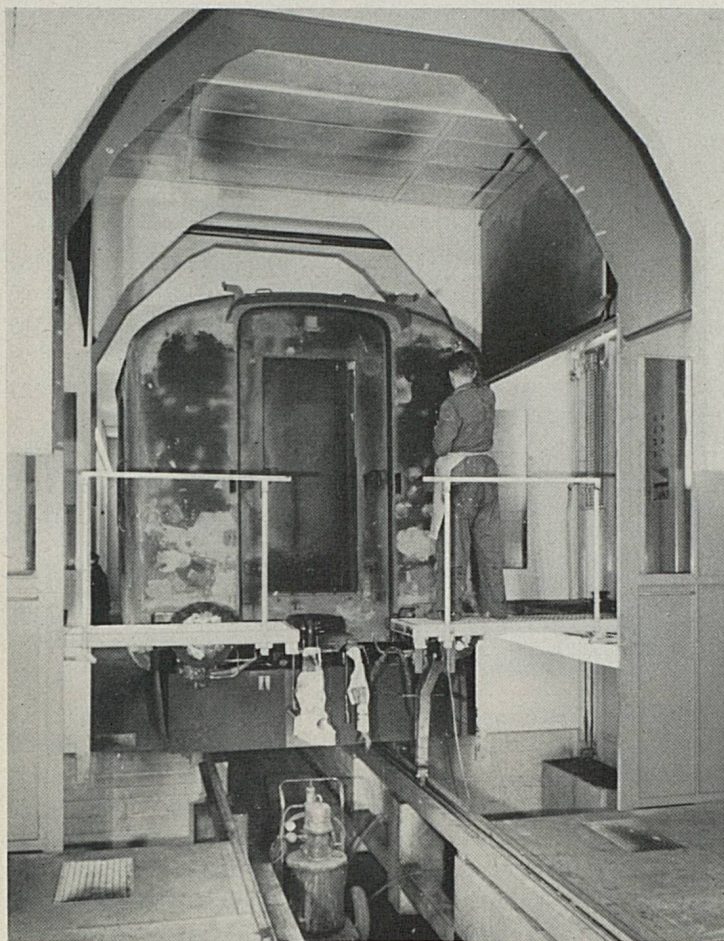
a. Classement par activité	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur				
	1961	%	Moyenne annuelle 1962	%	Différence 1961/1962
Administration et direction: Personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement . . . . .	2 791	6,7	2 900	6,9	+ 109
Service des gares: Chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc. . . . .	19 815	47,5	20 120	47,6	+ 305
Service de la traction: Mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc. . . . .	4 155	10,0	4 382	10,4	+ 227
Service d'accompagnement des trains: Chefs de train, conducteurs, etc. . . . .	3 303	7,9	3 349	7,9	+ 46
Surveillance et dégagement de la voie: Personnel du service des barrières et des lignes . . . . .	1 467	3,5	1 523	3,6	+ 56
Entretien des installations et appareils: Personnel des services des travaux, des ateliers principaux et des ateliers de dépôt, etc. . . . .	4 948	11,9	4 657	11,0	— 291
Entretien du matériel roulant: Chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt . . . . .	3 979	9,6	4 017	9,5	+ 38
Production et répartition du courant: Personnel des usines électriques et des sous-stations . . . . .	221	0,5	227	0,5	+ 6
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance . . . . .	1 020	2,4	1 113	2,6	+ 93
b. Classement par conditions d'engagement					
Personnel permanent . . . . .	37 340	89,5	37 459	88,5	+ 119
Personnel auxiliaire . . . . .	2 180	5,2	2 572	6,1	+ 392
Apprentis . . . . .	989	2,4	1 040	2,5	+ 51
Total du propre personnel . . . . .	40 509	97,1	41 071	97,1	+ 562
Ouvriers d'entrepreneur . . . . .	1 190	2,9	1 217	2,9	+ 27
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	41 699	100,0	42 288	100,0	+ 589

Par rapport à l'année précédente, l'effectif du personnel a augmenté de 589 unités. Etant donné l'accroissement considérable des prestations du trafic, la progression n'a rien d'excessif.



## 2. Problèmes généraux de personnel

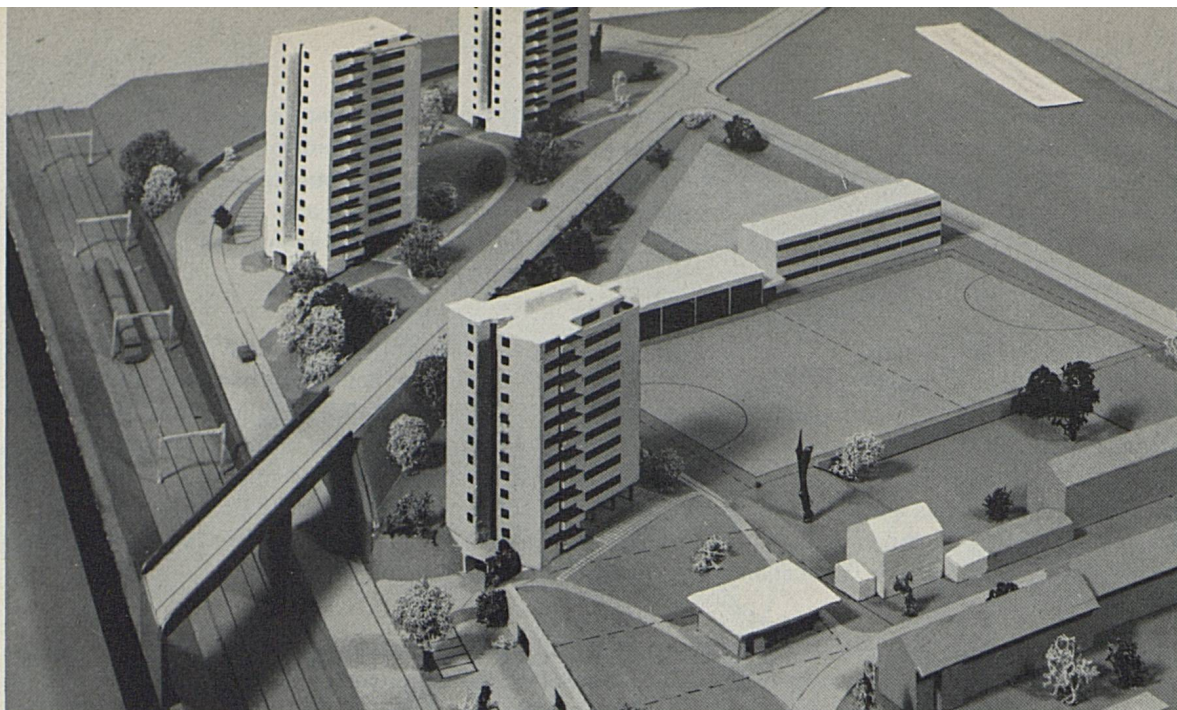
La prospérité persistante a eu pour effet de tarir presque entièrement les réserves de main-d'œuvre indigène. La situation est devenue si tendue — il y a plus de 700 000 travailleurs étrangers en Suisse — que le nombre des places vacantes a dépassé d'un multiple celui des chômeurs en quête d'un emploi. Il ne faut, dès lors, pas s'étonner que la pénurie de personnel se soit manifestée également aux CFF, d'autant plus qu'ils doivent faire face à un volume de transports jamais atteint auparavant. Deux milliers de places, principalement d'ouvriers non qualifiés, d'ouvriers professionnels, d'agents du service de l'exploitation et des services techniques, n'avaient pu retrouver de titulaire à fin 1962. Dans les grands centres, en particulier, tels que Genève, Bâle et Zurich, il est extrêmement malaisé de recruter du personnel. Ces difficultés sont notamment dues au manque de logements à prix abordables pour les agents des catégories inférieures. C'est pourquoi les Chemins de fer fédéraux en sont venus non seulement à encourager la construction d'habitations pour le personnel sur une base coopérative, mais encore à créer eux-mêmes des possibilités de logement pour leurs agents (photo ci-contre). Bien que les départs soient proportionnellement moins nombreux que dans l'économie privée — ils ont atteint environ 5% de l'effectif total en 1962 —, le recrutement d'agents qualifiés cause des soucis. La situation actuelle du marché général du travail ne permet plus aux Chemins de fer fédéraux de remplacer le personnel qui les quitte dans des conditions normales — il y a chaque année 800 à 900 départs dus uniquement aux mises à la retraite ou aux décès.



L'installation moderne de peinture au pistolet dans la nouvelle halle des voitures aux ateliers de Zurich.

Par ailleurs, les Chemins de fer fédéraux éprouvent de grosses difficultés à accorder au personnel les jours de repos et de vacances légaux, à la suite de la décision qu'a prise le Conseil fédéral de réduire, au 1<sup>er</sup> juin 1959, la durée du travail hebdomadaire de 48 à 46 heures. A fin 1962, plus de 30 000 jours de repos, de compensation et de vacances n'avaient pu être octroyés au seul personnel du service des gares et des trains. Durant l'exercice, la compensation en espèces de ces jours, comme aussi des heures supplémentaires qui n'ont pu être remplacées, a coûté à l'entreprise quelque trois millions de francs.





A Muttetz, les CFF envisagent la construction de trois tours de logement pour leur personnel (photo de la maquette).

Si, jusqu'à présent, les Chemins de fer fédéraux sont parvenus à surmonter en partie les difficultés qu'ils éprouvent à trouver du personnel, ils le doivent notamment à l'engagement d'ouvriers étrangers. Ils en occupaient un millier à fin 1962. Or, les possibilités d'employer des ouvriers ne comprenant pas la langue seront bientôt épuisées. Les rapports de service des travailleurs étrangers ont fait l'objet de nouvelles instructions édictées par la Direction générale.

En dépit des difficultés rencontrées sur le marché du travail, nous avons de nouveau voué toute notre attention au recrutement d'agents qualifiés. A côté de son activité ordinaire dans le domaine des examens d'aptitude professionnelle, le service psychologique de la division du personnel a interviewé des cheminots de différents secteurs au moyen d'un questionnaire très différencié pour mieux connaître leurs expériences professionnelles. Les résultats obtenus fourniront de précieuses indications sur le milieu de travail et les problèmes psychologiques qui s'y posent. Les enquêtes faites dans des services tout entiers sur leurs problèmes de personnel ont permis de recueillir de très importantes données dans le domaine de la psychologie des groupes. Dans le dessein de favoriser la réintégration d'agents partiellement invalides dans le circuit économique, les Chemins de fer fédéraux ont procédé à de nombreux examens psychologiques spéciaux.

Pendant l'exercice, nous nous sommes entretenus avec les associations du personnel de nombreux problèmes concernant les rapports de service. Les commissions spéciales appelées à donner leur préavis sur d'importantes questions de principe ont derechef déployé une activité aussi intense que fructueuse.

Le personnel a de nouveau présenté un grand nombre de suggestions tendant à améliorer les méthodes et procédés de travail. Quelque 45% d'entre elles se sont révélées utiles et ont valu une récompense à leurs auteurs.

### 3. Traitements

A la date du 1<sup>er</sup> janvier 1962, le Conseil fédéral a mis en vigueur la loi du 29 septembre 1961 modifiant la loi sur le statut des fonctionnaires, qui a apporté les principales améliorations suivantes à la rétribution du personnel:

- Augmentation des traitements et salaires réels de 4%, mais au moins de 400 francs par année;
- Incorporation de l'allocation de renchérissement (5,5% à fin 1961) dans les traitements et salaires;
- Passage du minimum au maximum d'une classe de traitement ramené de dix à huit ans;
- Allocations pour enfant portée de 376 à 400 ou 450 francs, selon le cas;
- Versement d'indemnités pour le service du dimanche et les services irréguliers.



Le 3 avril, le Conseil fédéral a modifié le règlement des fonctionnaires II, comme l'exigeait la loi révisée sur le statut des fonctionnaires. A partir du 1<sup>er</sup> avril, la Direction générale a porté l'indemnité pour service de nuit de 1 fr. 15 à 1 fr. 20 par heure entière ou commencée. En même temps, les indemnités pour voyages de service ont été adaptées aux frais de repas et de découcher. La Direction générale a en outre décidé, le 22 mai, d'assouplir dans une certaine mesure les conditions de promotion pour les agents des professions manuelles, ainsi que pour le personnel technique et administratif.

Dans leur session d'automne, le Conseil des Etats et le Conseil national ont adopté à l'unanimité l'arrêté fédéral accordant une allocation de renchérissement au personnel fédéral actif et aux bénéficiaires de rentes pour les années 1962 à 1964. Les agents en activité ont touché pour l'année 1962 une allocation de renchérissement de 4,5% du traitement, mais au moins 450 francs pour les agents mariés et 405 francs pour les célibataires. Pour 1963 et 1964, les allocations de renchérissement se composeront de l'allocation périodique et d'un montant unique. Les membres des deux caisses d'assurance du personnel de la Confédération doivent verser une cotisation au fonds de stabilisation pour les années 1962, 1963 et 1964. Pour 1962, cette contribution s'est élevée à 5,4% de l'allocation de renchérissement afférente au traitement.

Dans sa séance du 29 novembre, la commission paritaire chargée des questions de personnel a pris acte du rapport, élaboré par une sous-commission, sur la possibilité de faire avancer les ouvriers professionnels de deux classes et sur les répercussions d'une telle mesure; elle a revu ce document à l'intention du Département fédéral des finances et des douanes. (Dans sa séance du 4 mars 1963, le Conseil fédéral a décidé d'approuver la revision de la classification des fonctions conformément aux propositions de la commission paritaire).

En novembre ont pris fin les pourparlers engagés en mai 1961 avec les associations du personnel au sujet du nouveau régime des indemnités de déplacement, fondé sur le principe des repas. Les nouvelles dispositions ont été mises en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1963 par décision du Conseil d'administration. Le 30 novembre, la Direction générale a édicté un nouveau règlement concernant les congés payés et non payés; ce règlement, applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1963, remplace les dispositions datant des années 1917, 1920 et 1923.

Le chapitre «Charges pour le personnel» contient des indications détaillées sur les charges financières pour le personnel en activité de service et les pensionnaires (pages 62 et suivantes).

#### **4. Prévoyance sociale**

##### **a) Généralités**

Comme de coutume, le service du personnel a voué toute son attention aux mesures de prévoyance sociale et il est intervenu dans de nombreux cas, en liaison avec les assistantes sociales.

##### **b) Caisse de pensions et de secours**

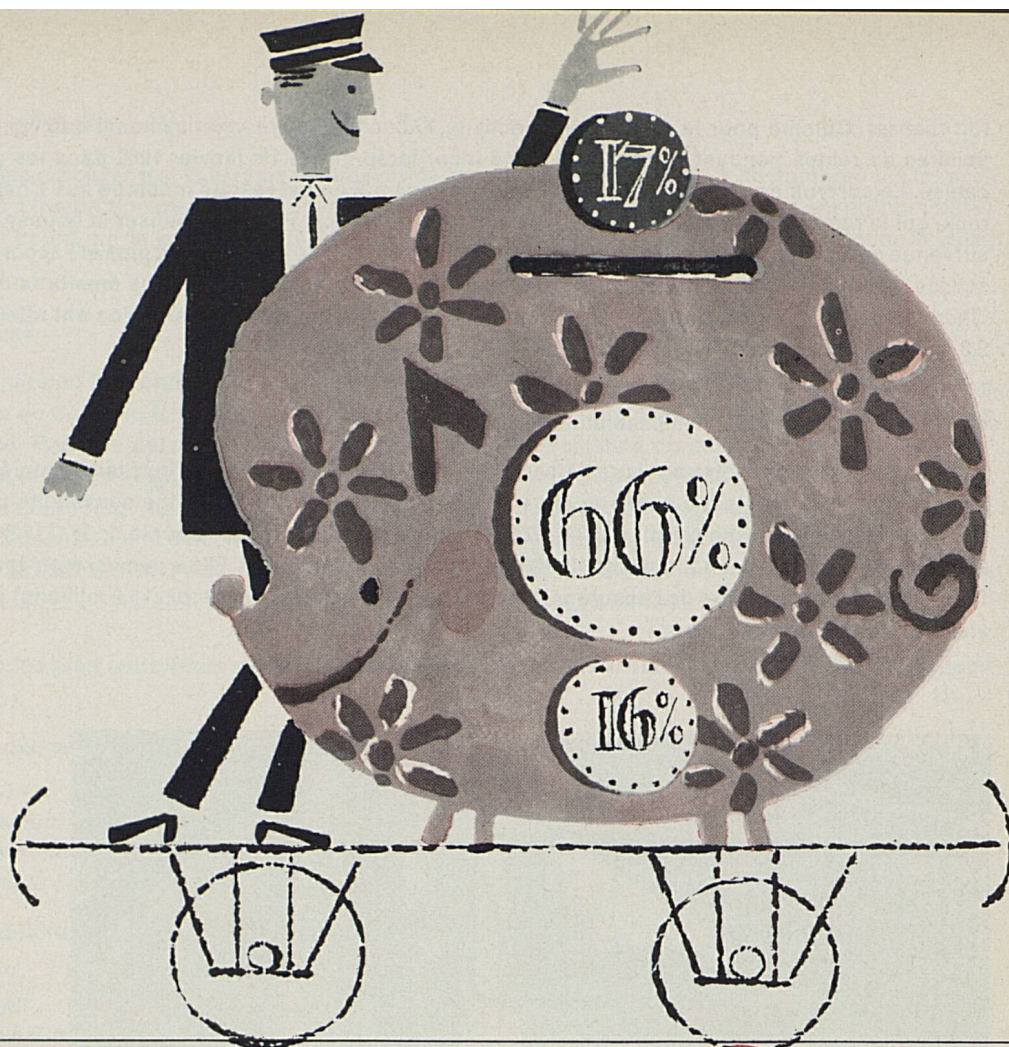
La caisse de pensions et de secours des Chemins de fer fédéraux comptait à la fin de l'exercice 35 883 assurés (35 132 en 1951) et 1527 déposants (1349). La somme des gains assurés est passée à 388,0 millions de francs (347,2 millions). A la même époque, les pensionnaires (retraités pour raison d'âge, invalides, veuves et orphelins) étaient au nombre de 22 787, contre 22 964 l'année précédente. Les pensions versées pendant l'année se sont chiffrées par 100,2 millions de francs (95,5 millions).

L'augmentation de 40,8 millions de francs des gains assurés provient en majeure partie de l'incorporation de l'allocation de renchérissement versée en 1961 (5,5% du traitement) et de l'élévation des traitements de 4% au 1<sup>er</sup> janvier 1962. Celle-ci a nécessité un versement de 28,8 millions de francs, qui a dû être supportée intégralement par les Chemins de fer fédéraux, conformément à la décision des Chambres. Par suite de l'incorporation de l'allocation de renchérissement de 5,5% dans le gain assuré, les charges futures se sont accrues de 37,9 millions de francs. Après déduction de l'avoir du fonds de stabilisation des années 1960 à 1962, il restait encore un montant non couvert de 32 millions de francs, qui donne lieu au paiement d'un intérêt par les Chemins de fer fédéraux et qui sera amorti plus tard au moyen des bénéfices techniques que la caisse pour-



## Caisse de pensions et de secours des CFF

## Recettes et dépenses en 1962



### Recettes

Cotisation des membres

millions  
de francs

31,7

%

17,5

Contributions des  
Chemins de fer fédéraux

Cotisations ordinaires

36,5

Incorporation du salaire réel de 1962

28,8

Compensation du montant incorporé de  
l'allocation de renchérissement  
de 1957/1959/62

27,5

Intérêts du déficit et

27,5

garantie de l'intérêt

66,5

Intérêts sur les placements  
et les créances

29,0

16,0

Total

181,0

100

### Dépenses

Pensions aux invalides et aux retraités

68,2

Pensions aux survivants

30,2

59,5

Provisions pour l'augmentation des  
prestations d'assurance

40,3

Compensation du montant incorporé de  
l'allocation de renchérissement de 1957/59/62

22,3

40,5

Remboursements et indemnités uniques

4,3

Total

165,3

100



rait réaliser. Comme pour le personnel en activité, l'allocation de renchérissement de 5,5% versée aux bénéficiaires de rentes pendant l'année 1961 a été incorporée dès le 1<sup>er</sup> janvier 1962 dans les prestations de la caisse. Le surcroît de charge de 49,4 millions de francs qui en est résulté incombe aux Chemins de fer fédéraux, qui le remboursent par annuités de 5,8 millions de francs. Pour compenser la hausse du coût de la vie survenue durant l'exercice, une allocation de renchérissement de 4,5% a au surplus été accordée en décembre sur les rentes annuelles réduites du supplément fixe. Les contributions que les membres de la caisse et les Chemins de fer fédéraux ont versées au fonds de stabilisation pendant l'exercice ont atteint le montant de 2,3 millions de francs.

#### c) Assurance-invalidité, vieillesse et survivants

A la fin de l'exercice, notre succursale servait 1114 (1162 en 1961) rentes d'invalidité simples (certaines avec des rentes supplémentaires à des couples et à des enfants), 771 (844) rentes d'invalidité pour couple, 3039 (2733) rentes de vieillesse simples, 3740 (3512) rentes de vieillesse pour couple, 1195 (1152) rentes de veuve, 806 (814) rentes d'orphelin simple et 18 (20) rentes d'orphelin double. Elle a décaissé en tout 9,0 millions de francs (6,5 millions) au titre de l'assurance-invalidité et 19,2 millions de francs (15,0 millions) pour l'assurance-vieillesse et survivants.



Un des nouveaux tracteurs électriques à quatre roues pour le service des bagages. Sur les rampes des tunnels à bagages, ces véhicules, dont la vitesse maximum est de 18 km/h, peuvent remorquer une charge de quatre tonnes à quatre km/h.

#### d) Assurance-accidents

Les agences CNAL des Chemins de fer fédéraux ont établi des décomptes pour 10 275 accidents professionnels (10 110 en 1961) et 4420 accidents non professionnels (4204). A la fin de l'exercice, l'assurance des accidents professionnels servait 1543 (1531) rentes d'invalides et de survivants, et l'assurance des accidents non professionnels, 775 (734). Les prestations — règlement de dommages et rentes — se sont élevées à 8,9 millions de francs (8,2 millions). Au 31 décembre 1962, la somme des salaires assurés atteignait 439 millions de francs, alors qu'elle était de 412,8 millions un an auparavant.

#### e) Caisse-maladie

A la fin de l'exercice, la caisse-maladie du personnel des Chemins de fer fédéraux suisses comptait 42 806 membres (42 252 en 1961). 83% des agents en service actif étaient assurés pour les frais médicaux et pharmaceutiques. Ces frais se sont montés à 143 fr. 89 (131 fr. 95) en moyenne par membre. En dépit d'une nouvelle augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques, cette catégorie d'assurance a encore pu enregistrer un excédent de recettes de 159 402 francs. Les comptes des autres catégories — assurance pour l'indemnité de chômage et assurance-tuberculose — se sont également soldés par de modestes excédents de recettes.



#### f) Prévention des accidents

Comme les années précédentes, le service de prévention des accidents a procédé à de nombreuses inspections. Le système d'instruction a encore été développé et perfectionné. Les cours ordinaires ont été complétés par divers autres cours sur la prévention des accidents dans le service des installations de soudure automatique.

#### g) Service médical

Le taux de morbidité du personnel ne s'est pas sensiblement modifié par rapport à l'année précédente. Le fait qu'il n'y a pas eu de grave épidémie de grippe a grandement contribué à limiter le nombre des absences dues à la maladie. Parmi le personnel permanent soumis à la surveillance du service médical (37 459 personnes en moyenne durant l'exercice) et les apprentis (1040 personnes en moyenne), on a enregistré en tout 17 723 cas de maladie (sans les absences de courte durée) et 6397 accidents (15 525 et 6247 en 1961). Le nombre des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) s'est élevé à 593 559, alors qu'il avait été de 582 957 en 1961. Pour les 38 499 agents, le taux de morbidité (jours d'absence par agent) a été de 15,42 jours, alors qu'il s'était inscrit à 15,21 jours en 1961 et à 15,24 en 1960.

Voici les chiffres les plus importants de la statistique des absences consécutives à la maladie et aux accidents:

Les jours d'absence se répartissent comme il suit	1960	1961	1962
Maladies . . . . .	10,86	10,28	10,47
Accidents professionnels . . . . .	1,86	2,00	1,91
Accidents non professionnels . . . . .	1,55	2,04	2,01
Absences de courte durée . . . . .	0,97	0,89	1,03

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

Service de bureau. . . . .	8,39	8,28	8,76
Service en plein air . . . . .	17,51	19,07	19,32
Service de bureau et en plein air . . . . .	14,81	14,11	14,51
Service sur les locomotives . . . . .	12,59	13,34	12,69
Service de conducteur . . . . .	16,30	14,87	13,58
Service dans les ateliers principaux (sans le service de bureau) . . . . .	17,56	17,90	19,44

En moyenne, la guérison a duré:

Dans les cas de maladie . . . . .	22,58	25,39	22,74
Dans les cas d'accidents professionnels . . . . .	19,59	22,04	20,81
Dans les cas d'accidents non professionnels. . . . .	22,56	28,27	27,00
Dans les cas d'absences de courte durée . . . . .	1,93	1,87	1,95

Contrairement à ce qui est le cas dans l'administration générale de la Confédération, le nombre des agents à surveiller par le service médical n'a que peu augmenté ces cinq dernières années aux Chemins de fer fédéraux (500 en nombre rond).

Par suite de l'accroissement de l'effectif du personnel et de démissions plus nombreuses au sein du personnel, les médecins attitrés des Chemins de fer fédéraux ont procédé à près de 3000 examens d'admission (environ 600 de plus que l'année précédente). Les difficultés de recrutement sont telles qu'un candidat est en général pris en considération, à moins que des motifs impérieux ne s'y opposent. Du point de vue médical, il faut par conséquent souvent ordonner des examens complémentaires, afin de déterminer si le candidat peut être engagé pour le service du chemin de fer malgré une santé quelque peu déficiente et le risque accru de morbidité et d'invalidité qui en résulte. En raison de ces difficultés et d'une surveillance plus rigoureuse de la santé des agents, le nombre des examens auxquels les médecins de la division ont procédé a augmenté d'environ 40% (1739 contre 1222 en 1961).

En mars s'est tenue à Berne la première réunion des femmes médecins privées travaillant pour les Chemins de fer fédéraux. Cette rencontre a été consacrée surtout à un échange de vues sur les expériences faites jusqu'alors, ainsi qu'à l'initiation des intéressées à des problèmes concernant spécialement le service médical du chemin de fer. En novembre, une conférence a réuni à Zurich tous les médecins (docteurs et doctresses) privés pratiquant pour les Chemins de fer fédéraux; plusieurs exposés y ont été présentés par des collaborateurs de la division médicale sur différents aspects des absences du personnel consécutives



à la maladie et à des accidents. Des propositions ont été formulées pour lutter efficacement contre la morbidité du personnel. Il a été envisagé d'introduire une surveillance médicale plus stricte des absences, comme aussi de créer à cet effet un centre de traitement et de réadaptation qui tienne compte des besoins spéciaux du personnel.

Relevons, dans cet ordre d'idées, qu'un local de consultation spécial a été aménagé en juillet aux ateliers principaux de Bellinzzone, afin que les agents stationnés au Tessin soient soumis à une surveillance médicale plus efficace. Les médecins de la division s'efforcent d'améliorer le taux de morbidité, qui a de tout temps dépassé la moyenne dans le canton du Tessin.

La campagne de prophylaxie antituberculeuse a été poursuivie méthodiquement. Plus de 35 000 radiophotographies ont été faites durant l'exercice. Leur efficacité dans la lutte contre la tuberculose et le dépistage précoce du cancer des poumons justifient pleinement les mesures d'organisation qui sont prises et les efforts qu'elles impliquent.

## **V. Décompte des recettes de transport**

Depuis quelque temps, les Chemins de fer fédéraux mettent tout en œuvre pour rationaliser le décompte des recettes de transport. C'est ainsi que l'établissement des comptes des chemins de fer privés, qui se faisait à la main, a été mécanisé. En outre, des machines comptables modernes sont mises en service non seulement dans les bureaux centraux, mais encore dans les grandes gares, afin que celles-ci puissent comptabiliser rationnellement aussi bien leur propre trafic que celui des gares voisines.

En trafic avec l'Allemagne et l'Autriche, le réenregistrement des envois à la frontière a été récemment supprimé. A présent, les lettres de voiture internationales ne sont plus traitées que par les gares expéditrices et destinataires au point de vue du décompte, ce qui permet d'accélérer les opérations dans les gares frontières. Le mode d'expédition spécial qui était appliqué dans le trafic frontalier Allemagne-Suisse a aussi été abandonné. Les comptes courants de frontière et les bordereaux de remise avec d'autres administrations de chemins de fer étrangers seront éliminés sous peu.

La nouvelle lettre de voiture en quatre parties permet de supprimer la taxation, les comptes courants et les bordereaux des détaxes dans les gares, comme aussi — en liaison avec les nouveaux contrats concernant les wagons complets et avec l'ensemble électronique de gestion — de simplifier dans une large mesure le travail des services d'expédition. L'introduction d'une formule uniforme de billet-feuillet dans le service international des voyageurs crée la possibilité d'établir le décompte des coupons vendus par les gares et les bureaux de voyages à l'aide de l'ensemble électronique.

## **VI. Affaires juridiques et immobilières**

La prospérité actuelle a non seulement accru le nombre des affaires juridiques et immobilières, mais encore elle a suscité de nouveaux problèmes. En plus des questions juridiques courantes (responsabilité civile, cas pénaux, poursuites, consultations juridiques, élaboration d'importants contrats, procès, participation à des travaux législatifs, etc.), nous avons dû nous occuper surtout des difficultés croissantes que présentent les achats de terrains, face au renchérissement général des immeubles. Force nous est de poursuivre nos efforts en vue de trouver les moyens d'acquérir à des conditions abordables et dans un délai utile les terrains dont nous avons besoin pour agrandir nos installations. Il s'agit non seulement de fixer la marche à suivre dans chaque cas particulier, mais encore de résoudre des questions de principe (possibilité d'abréger la procédure d'expropriation, présentation de nouveaux points de vue dans la procédure engagée devant le Tribunal fédéral et les commissions d'estimation).

Nous avons conclu une nouvelle convention avec la Direction générale des PTT au sujet de la construction et de la location de bâtiments et de locaux sur le domaine du chemin de fer. Un accord analogue devra être établi — en exécution de la loi sur les chemins de fer — à propos des installations qui sont mises à la disposition de l'administration des douanes.

Dans le secteur des droits d'eau, une nouvelle convention valable jusqu'en 2043 a été signée avec le canton des Grisons au sujet de l'utilisation des forces hydrauliques du Medelserrhein, dont les eaux seront détournées dans le val Cadlimo. Les négociations franco-suisse au sujet de la convention d'Etat réglant la nouvelle grande usine à accumulation d'Emosson ont été poursuivies et elles devraient aboutir prochainement; cet ouvrage sera de toute importance pour les usines des CFF existant dans le Bas-Valais.