

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1963)

**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:** 24.04.2026

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

## Administration et personnel



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

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

Le Conseil d'administration a tenu six séances, sous la présidence de M. Walter Bringolf, conseiller national, qui avait succédé dans cette fonction à M. Rodolphe Stadler, Dr. h. c., au début de l'exercice. Le Conseil a traité 50 affaires et sollicité des éclaircissements de la Direction générale sur nombre de points importants. Ses décisions ont été communiquées au public de la manière accoutumée. Aucun changement n'est intervenu dans la composition de cet organe.

#### **2. Direction générale et Directions d'arrondissement**

La Direction générale a tenu 46 séances et pris 392 décisions. Quatre conférences de directeurs ont permis aux directeurs généraux, aux directeurs d'arrondissement et aux chefs de division appelés en consultation de procéder à des échanges de vues sur des questions de portée générale, comme aussi d'aborder des sujets plus particuliers, savoir les mesures propres à assurer l'approvisionnement en énergie, les amendements à apporter au programme de travaux, la circulation de trains poussés, les cours de chefs, l'information à l'intérieur de l'administration, la classification des fonctions, les dossiers médicaux et la sauvegarde du secret médical, les difficultés de recrutement.

Il n'y a pas eu de mutation à la tête de la Direction générale et de ses divisions. A la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement, le chef de l'exploitation, M. François Sauvageat, s'est retiré après avoir atteint la limite d'âge. La Direction générale n'a pas manqué de lui exprimer ses vifs remerciements pour les services rendus au cours de longues années de fidélité au chemin de fer. Son successeur a été désigné en la personne de M. Ami Lambert, chef de section à la division de l'exploitation de la Direction générale.

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

### 1. Contact avec le public et information

Les Chemins de fer fédéraux n'ont cessé de vouer un soin particulier à l'information du public. Plusieurs fois, il leur a fallu renseigner la population sur les situations exceptionnelles auxquelles le service de l'exploitation devait faire face. Grâce à l'appui efficace de la presse, de la radio et de la télévision, ces interventions ont toujours suscité la compréhension souhaitée.

Les journalistes et les reporters de la radio et de la télévision ont été fréquemment documentés au cours de conférences de presse et de visites, ou encore par des communiqués. Des voyages d'étude les ont conduits à Bâle, à Chiasso, à Melide, à Lausanne-Denges, à Genève-La Praille et dans la région de Zurich. Avant la grande affluence de Pâques, les collaborateurs de la presse automobile ont pu voir de près les installations servant au transport des voitures à travers les tunnels alpins. Ce travail d'information et ces visites ont fourni matière à de nombreux articles, tant en Suisse qu'à l'étranger. Des émetteurs allemands ont aussi diffusé des reportages sur les CFF. Le Centre d'information et de publicité des chemins de fer européens (CIPCE), dont la section des relations publiques est présidée par le secrétaire général des CFF, a donné à des journalistes suisses la possibilité de se mettre au courant des problèmes ferroviaires du moment aux Pays-Bas et en Italie. Un autre voyage eut pour objectif de leur faire connaître la nouvelle « ligne à vol d'oiseau », entre l'Allemagne et le Danemark. En 1964, ne serait-ce qu'en raison de l'Exposition nationale, de nombreux journalistes étrangers viendront rendre ces visites.

La télévision romande a tourné deux grands films ayant trait l'un à la formation et au travail du mécanicien de locomotive, l'autre à la ligne du Saint-Gothard. La télévision alémanique a consacré une émission au 75<sup>e</sup> anniversaire de la ligne du Brünig.

Plusieurs copies de films du secrétariat général des CFF passent en Suisse et à l'étranger. Les deux documentaires « Train polycourant » et « Parions-donc » ont fait l'objet d'une distinction de la part de l'Office allemand du cinéma, à Wiesbaden, ce qui leur a valu d'être retenus par de grands distributeurs américains et anglais, si bien qu'ils atteignent en Europe un public étendu. Toutes les bandes sont également à la disposition des associations d'amateurs de films de format réduit, de Suisse et de l'étranger. Les Forces motrices de la Suisse centrale, le canton d'Uri et les CFF ont pris livraison du film, tourné en commun, qui se rapporte à la construction du barrage et de l'usine de Göschenen. Il en existe une version documentaire et un court métrage destiné aux salles de cinéma, avec un commentaire en français ou en allemand dans les deux cas.

Fin octobre, le producteur Ernst Heiniger, de Zurich, a terminé le tournage du film des chemins de fer suisses « Magie du rail »; ce film en Circarama (licence Walt Disney) sera projeté à l'EXPO 64, sur l'écran circulaire d'une salle spéciale du pavillon du rail. Le montage brut a été livré à la fin de l'année. Cette bande montrera d'une manière inédite notre pays et ses chemins de fer.

---

#### Le film en Circarama des chemins de fer suisses à l'Exposition nationale de 1964

La plupart des scènes du film en Circarama « Magie du rail » ont été tournées dans le courant de 1963.

L'équipement de prise de vues, constitué par neuf caméras synchronisées opérant par l'intermédiaire de miroirs, était placé sur une draine ou sur le toit d'une auto, sous un hélicoptère ou sur la plate-forme d'un élévateur télescopique (photos 1 à 4).

Les photos 5 à 8 montrent le travail des opérateurs pour photographier le passage simultané de quatre trains sur le pont de l'Aar, à Berne.

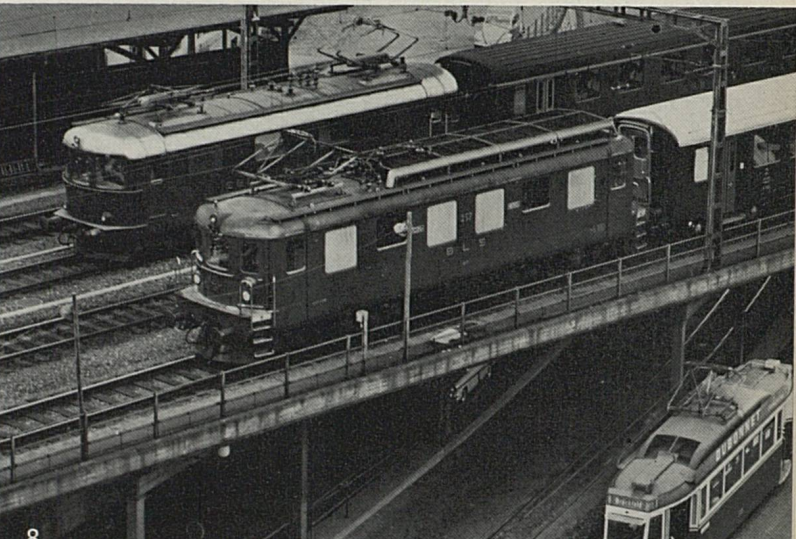
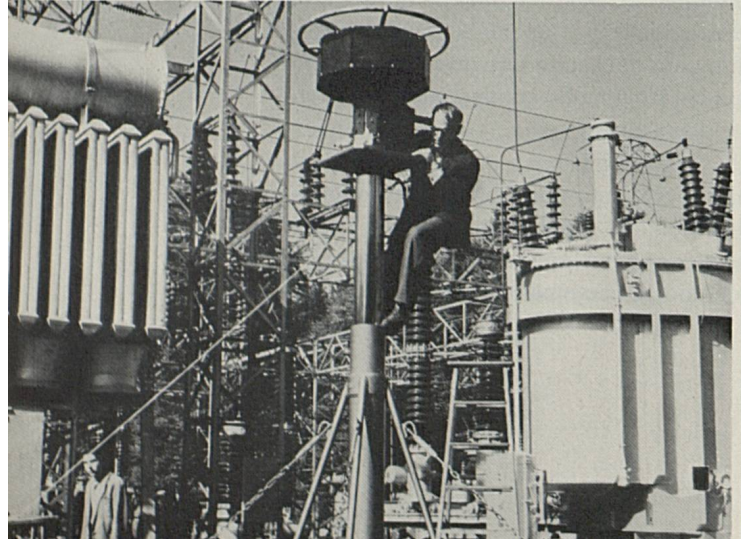
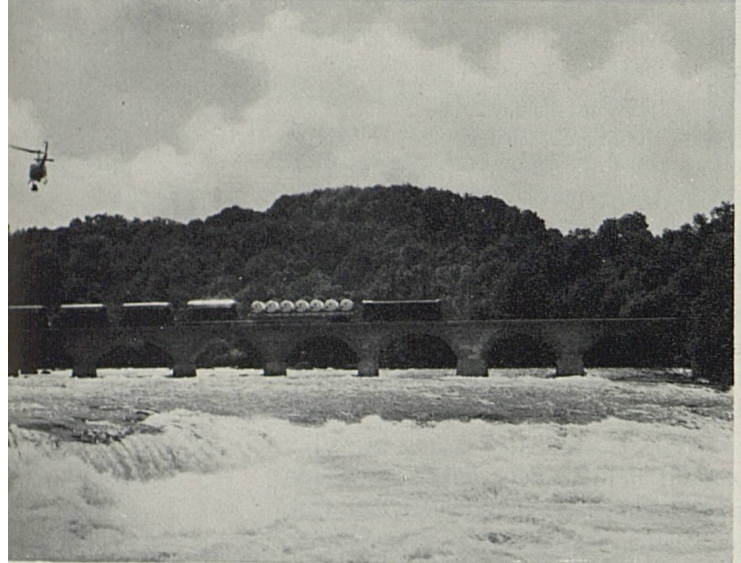
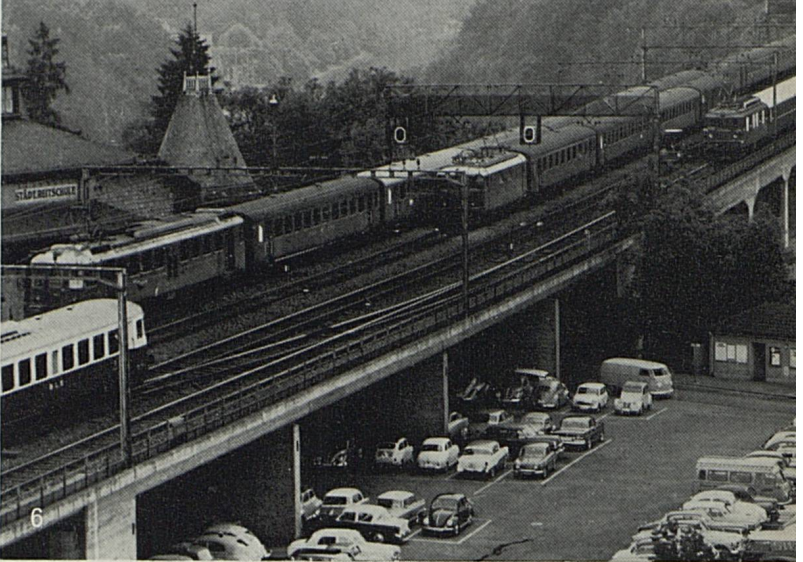
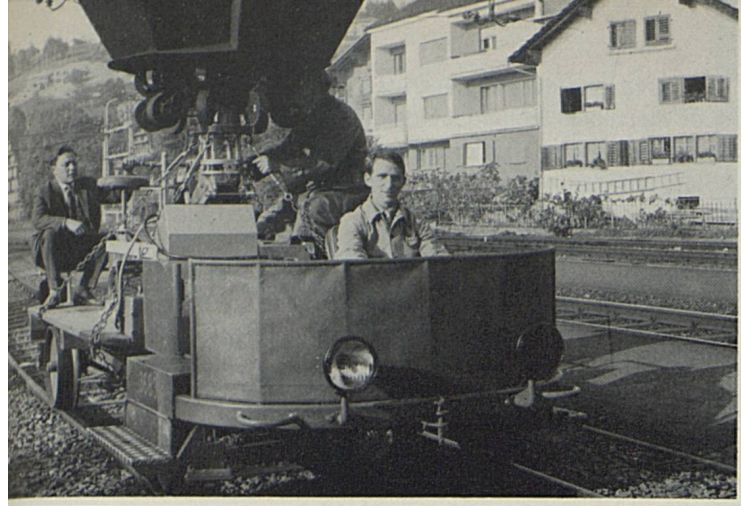
Photo 5: La draine portant l'équipement de prise de vues circule sur la voie 2, parallèlement au train intervalles (train-navette) sortant par la voie 4. Sur la voie 1 arrive un train de la Compagnie du Lötschberg (BLS), et sur la voie 3, un train omnibus des CFF.

Photo 6: Sur la voie 2, une automotrice BLS suit la draine des caméras. Le train intervalles accélère sa marche et dépasse la draine.

Photo 7: Le croisement a eu lieu et le tournage de la séquence est terminé. La draine des caméras est visible sur la voie 2, tout à droite, devant l'automotrice BLS.

Photo 8: Les deux trains BLS et CFF convergent ensemble vers la gare de Berne.

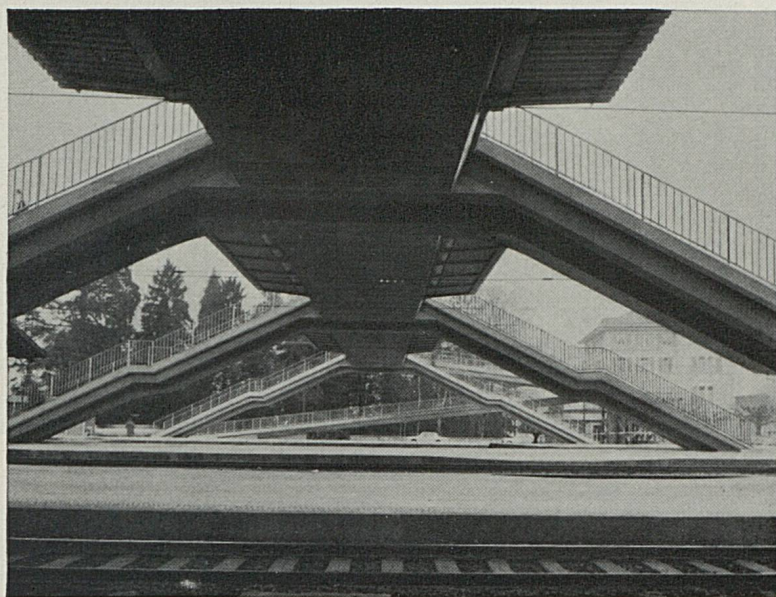
Le tournage de cette scène a exigé des préparatifs minutieux. Il n'a été possible que grâce à l'existence d'une liaison permanente par radio entre le chef opérateur posté sur la draine et les mécaniciens des quatre trains.



Les CFF gardent aussi le contact avec les jeunes. En collaboration avec l'Oeuvre suisse des lectures pour la jeunesse, ils ont publié «Cirque en voyage», «Trains légers» et «Les merveilles techniques des CFF». Pour leur part, adolescents et adultes témoignent toujours, envers le réseau national, d'un attachement dont il y a lieu de se féliciter: ils ne cessent de se renseigner sur les sujets ferroviaires les plus variés et de recourir aux bons offices de la bibliothèque et du service photographique.

## 2. Publicité

La publicité a pour tâche d'intensifier la demande, mais elle ne saurait dépasser les limites qu'impose le potentiel de l'entreprise. C'est ainsi que, l'an dernier, les campagnes publicitaires ont de nouveau suivi les fluctuations de l'offre de transport. Elles sont restées en harmonie avec les efforts tentés pour remédier à une situation exceptionnelle et avec les mesures de planification à long terme. Il a fallu innover et opérer des réformes dans bien des cas, tandis que dans d'autres, le service pouvait continuer sur sa lancée. L'effet



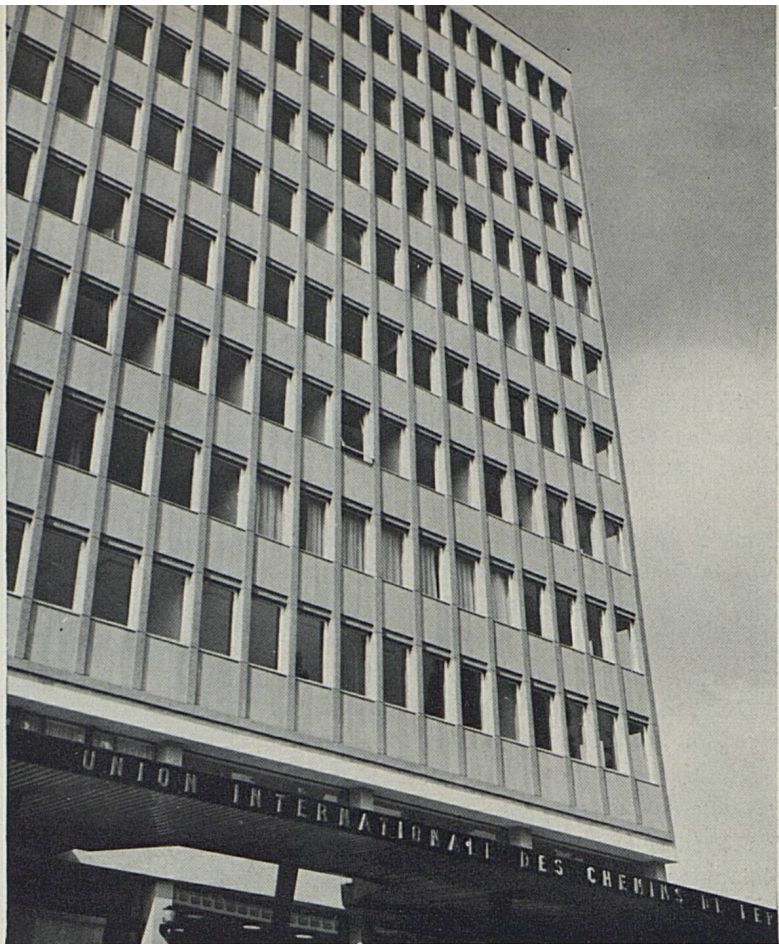
La nouvelle passerelle  
«flottante» de Thalwil

publicitaire des imprimés a été fortement atténué. Aucun appel n'a été lancé en faveur des voyages en groupe, des billets du dimanche ou de certains transports de marchandises. L'affiche de printemps, dépouillée de toute réclame, tressait au public une couronne de laurier – des billets en réalité – pour la compréhension qu'il avait manifestée pendant l'hiver rigoureux. La presse a relevé ce geste avec gratitude.

L'affiche «CFF – je préfère le chemin de fer», dont le thème est le confort du train, a été primée par le jury du concours pour les meilleures affiches de l'année, désigné par le Département fédéral de l'intérieur. Les trains spéciaux pour les visiteurs des foires et pour les travailleurs étrangers ont fait l'objet de communications particulières, tout comme les nouvelles relations sur le plan intérieur ou international. Le développement continu des transports de marchandises, la rationalisation des emballages, les modalités d'acheminement, les méthodes de transbordement et les ajustements tarifaires ont nécessité une intense publicité dans les foires suisses et dans le «Courrier du rail», qui paraît tous les trois mois, comme aussi l'édition d'un nouvel «Aide-mémoire tarifaire pour les transports de marchandises».

Le chemin de fer moderne, avec ses trains Trans-Europ-Express, ses convois auto-couchettes, ses wagons-lits, ses voitures-couchettes et ses wagons-restaurants, son degré de sécurité élevé et ses services largement indépendants des conditions atmosphériques, a fourni des thèmes et des slogans attractifs pour une vaste publicité dans les vitrines. Par exemple, l'une des décorations montrait comment on peut, grâce aux

Le nouveau siège de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) à Paris, achevé au début de 1963, est l'œuvre commune des réseaux.



CFF, braver la neige et le verglas. La campagne s'est étendue en fait à toutes les agences de voyages du pays, à des commerces privés et à des banques, voire à quelques grands magasins de Suisse et de l'étranger. Quant au calendrier «Poésie du rail», qui a été distribué aux clients du chemin de fer et aux écoles, il s'inspire de l'idée que le train roule jour et nuit. La propagande pour le recrutement de jeunes gens appelés à assurer la relève dans les divers services des CFF a revêtu la forme d'affiches, de brochures et d'annonces d'allure moderne. Parmi les fruits de l'étroite collaboration des bureaux de publicité des chemins de fer européens, il suffira de citer la publication, aux Etats-Unis, d'une série d'annonces «See Europe the real way – by railway», qui a été couronnée de succès, l'édition de l'horaire CIPCE et l'organisation, par les soins des CFF, d'une campagne de propagande en faveur des services internationaux de wagons-lits.

### III. Affaires internationales

Pour 1963 et 1964, la présidence de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a été confiée au président de la Direction générale des CFF. La première année où il a rempli cette charge honorifique a été caractérisée par une intense activité dans tous les domaines. L'Union, dont le siège se trouve à Paris, a inauguré son nouvel immeuble (photo ci-dessus) le 29 mai, et c'est là que s'est tenu, du 4 au 13 novembre, le premier symposium sur l'emploi de la cybernétique dans les chemins de fer. Trente nations, dont les Etats-Unis d'Amérique, l'URSS, le Japon, le Canada et la plupart des pays d'Europe, y ont délégué 360 spécialistes des administrations ferroviaires, des centres de recherche et de l'industrie électronique. Cette réunion avait pour objet essentiel de faciliter les contacts entre les personnalités les plus éminentes de la branche en leur donnant la possibilité de procéder à un vaste tour d'horizon. Elles ont ainsi passé en revue non seulement les études et les réalisations en cours qui font appel aux techniques et aux méthodes de la cybernétique, mais encore les perspectives offertes à long terme par cette science. Pour la première fois également, l'UIC a convoqué son assemblée générale dans le nouvel édifice. L'assistance a pu se convaincre de la belle ordonnance de cette construction, dont les locaux, fort bien aménagés et décorés, se prêtent admirablement aux réunions internationales et aux activités du secrétariat général.

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), qui s'est réunie à Bruxelles et à Paris, a pris connaissance d'un rapport des ministres des transports de la Communauté économique européenne sur l'état des travaux de cette dernière visant à l'établissement d'une politique commune. Un rapport sur le volume probable des échanges de marchandises en 1970 lui a permis de constater que tous les pays membres s'attendent à une augmentation considérable du trafic. Enfin, la Conférence a décidé d'organiser, en collaboration avec l'OECD, une rencontre pour étudier l'économétrie et la sociologie des transports, ainsi que l'articulation de ces derniers avec l'économie générale de l'Europe.

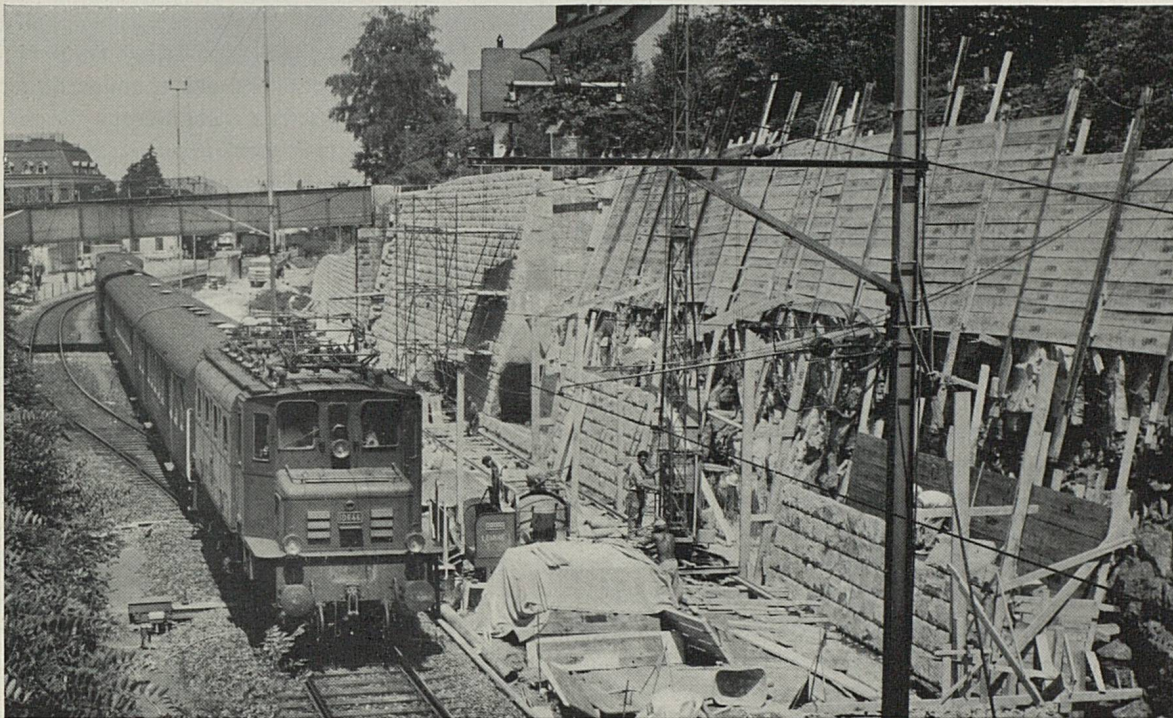
Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT), dont les CFF assument la gérance, a poursuivi sa tâche traditionnelle consistant à mettre au point les documents d'application des conventions internationales relatives au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises (CIV et CIM). Il a en outre participé aux travaux de l'Office central (OCTI).

L'activité de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH) et de la Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (LIM) est relatée au chapitre « Horaire et exploitation sur le plan international », page 11. Les questions tarifaires de portée internationale sont traitées au chapitre « Tarifs », page 11.

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

L'exploitation des Europabus par l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF) a donné des résultats satisfaisants. Le réseau s'est quelque peu déplacé vers le sud du continent, ensuite de l'adhésion des chemins de fer grecs et portugais.

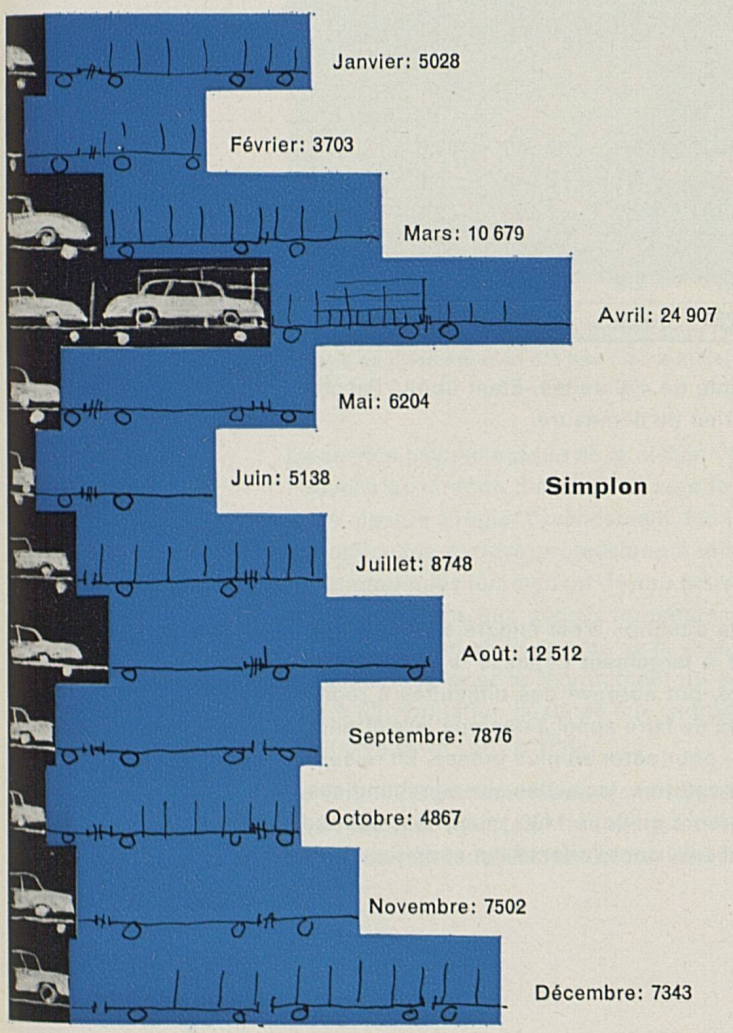
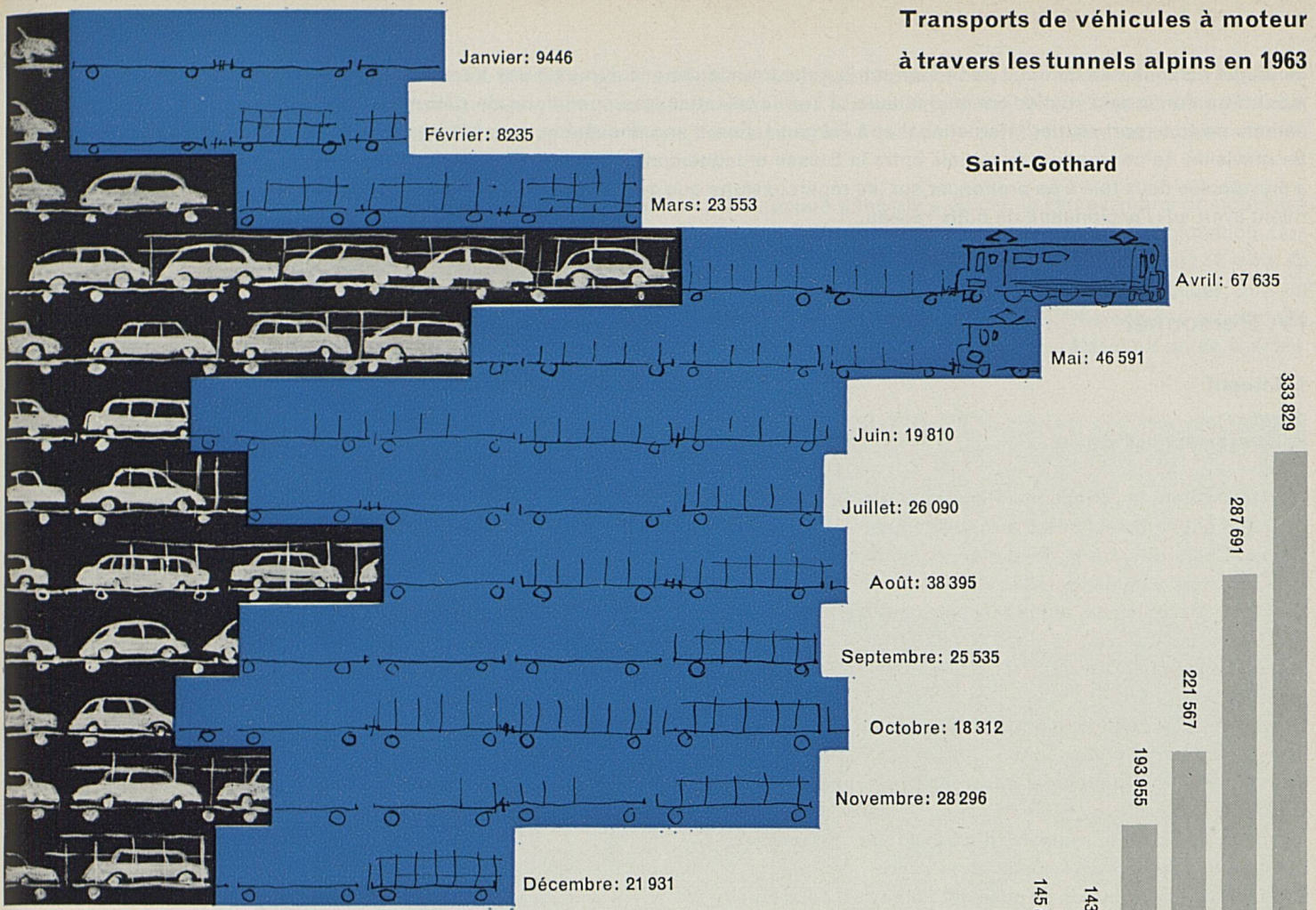
Comme de coutume, les Chemins de fer fédéraux se sont fait un devoir de suivre de très près les travaux de la Communauté économique européenne (CEE) et de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) relatifs aux transports. Ils ont notamment pris connaissance du rapport de la commission de la CEE du 24 mai 1963 sur la politique commune en matière de transports, qui contient en particulier cinq propositions importantes visant à l'instauration d'un système de tarification à fourchette, à l'harmonisation de



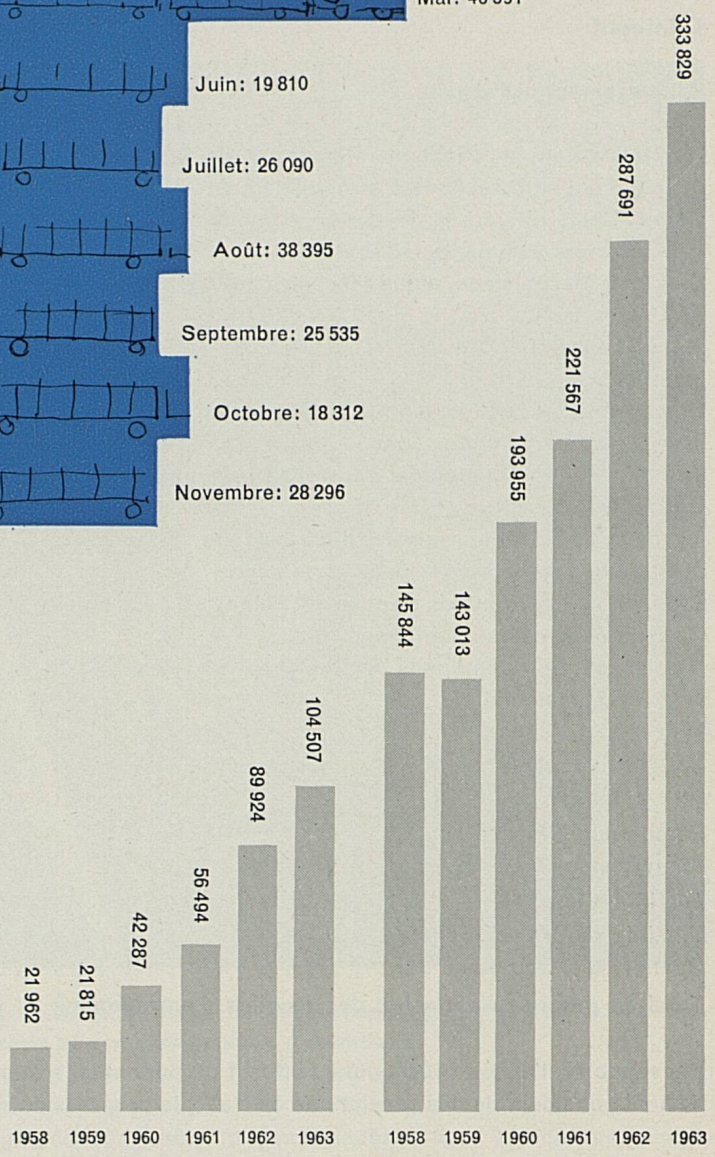
L'équipement de la ligne Zurich-Meilen, qui comprend surtout la création de deux îlots de double voie, avance à grands pas. Un nouveau mur de soutènement, donnant accès à un tunnel, est construit à la gare d'Erlenbach

# Transports de véhicules à moteur à travers les tunnels alpins en 1963

## Saint-Gothard



## Simplon



Evolution des transports d'autos à travers le Simplon

Evolution des transports d'autos à travers le Saint-Gothard

Pour les Chemins de fer fédéraux, les progrès de la motorisation se traduisent par un accroissement considérable des transports de véhicules à moteur à travers le Saint-Gothard et le Simplon. C'est ce que confirment les chiffres de 1958 à 1963 reproduits ci-dessus. Les colonnes noires, avec les wagons chargés et les résultats mensuels (nombre des voitures, motocyclettes, cars et camions transportés) mettent en lumière les fluctuations des transports de véhicules au cours de l'année 1963.

La longueur totale des compositions de trains représente l'offre de transport durant le mois considéré; les wagons non chargés figurent l'offre inutilisée. Ces graphiques montrent clairement que, même sans augmenter le nombre des trains, il eût été facile de transporter un nombre de véhicules bien supérieur à travers les deux tunnels. Au Saint-Gothard, où le nombre de places offertes dépassait 1 050 000, la capacité n'a été utilisée qu'à raison de 32%; au Simplon, le taux d'occupation a été plus faible encore: 27% des 380 000 places disponibles. L'excédent d'offre en avril provient du fait qu'à Pâques, les pointes de trafic sont enregistrées d'abord en direction sud, puis en sens contraire, ce qui occasionne chaque fois le retour à vide des compositions.

certaines dispositions de nature à influencer sur la concurrence dans le domaine des transports, à l'établissement d'un contingent routier communautaire, à l'uniformisation des conditions de délivrance des autorisations de transport routier international et à l'organisation d'une enquête sur le coût des infrastructures. En prévision de pourparlers éventuels entre la Suisse et ladite commission, la Direction générale des CFF a été appelée deux fois à se prononcer sur les répercussions que des mesures d'une telle importance pourraient avoir sur l'exploitation de notre réseau.

## IV. Personnel

### 1. Effectif

a. Classement par activité	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur				
	1962		Moyenne annuelle 1963		Différence
		%		%	
Administration et direction: Personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement . . . . .	2 900	6,9	3 044	7,1	+ 144
Gares: Chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc. . . . .	20 120	47,6	20 419	47,7	+ 299
Traction: Mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc. . . . .	4 382	10,4	4 464	10,4	+ 82
Accompagnement des trains: Chefs de train, contrôleurs, etc. . . . .	3 349	7,9	3 370	7,9	+ 21
Surveillance et dégagement de la voie: Personnel du service des barrières et des lignes . . . . .	1 523	3,6	1 538	3,6	+ 15
Entretien des installations et appareils: Personnel des services des travaux, etc. . . . .	4 657	11,0	4 525	10,6	- 132
Entretien du matériel roulant: Chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt . . . . .	4 017	9,5	4 001	9,4	- 16
Production et distribution du courant: Personnel des usines électriques et des sous-stations . . . . .	227	0,5	218	0,5	- 9
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance . . . . .	1 113	2,6	1 185	2,8	+ 72
b. Classement par conditions d'engagement					
Personnel permanent . . . . .	37 459	88,5	37 546	87,8	+ 87
Personnel auxiliaire . . . . .	2 572	6,1	2 942	6,9	+ 370
Apprentis . . . . .	1 040	2,5	1 102	2,6	+ 62
Total du propre personnel . . . . .	41 071	97,1	41 590	97,3	+ 519
Ouvriers d'entrepreneur . . . . .	1 217	2,9	1 174	2,7	- 43
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	42 288	100,0	42 764	100,0	+ 476

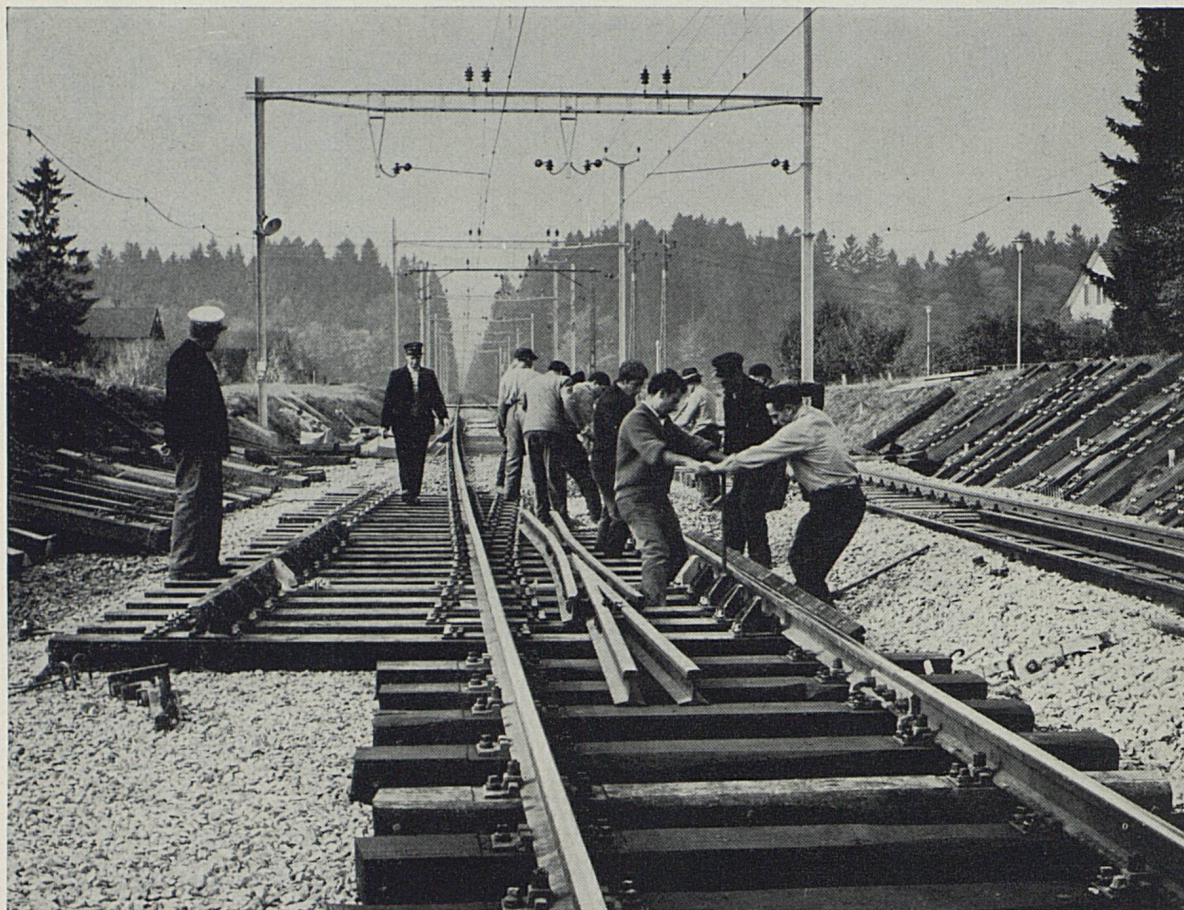
Par rapport à l'année précédente, l'effectif du personnel a augmenté de 476 unités. Etant donné l'accroissement considérable des prestations de trafic, la progression n'a rien de démesuré.

### 2. Questions d'ordre général

L'effort imposé à l'appareil économique étant toujours excessif, la situation s'est encore aggravée sur le marché de l'emploi, où, comme les années précédentes, l'offre a largement dépassé la demande. Les Chemins de fer fédéraux, à l'instar de toute entreprise importante, ont éprouvé des difficultés à regarnir leurs effectifs; aussi, dans les grands centres, ont-ils été contraints de faire appel à des ouvriers étrangers – mais pas sur une aussi grande échelle que dans le secteur privé – pour parer au plus pressé. En raison de la pénurie de main-d'œuvre suisse pour le service de nettoyage des voitures, les halles aux marchandises et les ateliers, le nombre des ouvriers étrangers a passé de 400 environ à quelque 1400, ce qui correspond à 3½% du personnel. Le contingent le plus fort est fourni par les Italiens, dont l'effectif est supérieur à 1000.

Chez les fonctionnaires, il a fallu, pour remédier au manque de personnel, différer des jours de repos, de compensation et de vacances, comme aussi ordonner des heures supplémentaires. Dans certains services, les retards n'étaient pas rattrapés à la fin de l'exercice, si bien que, dans de nombreux cas, nous avons dû de nouveau effectuer des paiements en espèces.

En vue de faciliter le recrutement des ouvriers, la Direction générale a édicté, le 29 novembre, de nouvelles instructions relatives à l'admission et à la formation de jeunes ouvriers pour le service de l'exploitation. Ces agents peuvent être engagés dès l'âge de 16 ans, en vertu d'un contrat spécial. Au cours de leurs 18 mois de préparation, ils passent un semestre au service des marchandises, un autre au service des bagages, puis un trimestre au service des nettoyages et enfin trois mois dans les gares. La pratique ainsi acquise est complétée par des cours d'instruction, de perfectionnement et de clôture. L'apprentissage s'achève par un examen.



Si le recours aux machines modernes pour l'entretien et la construction de la voie s'impose (photo page 35), la force musculaire de l'homme n'en est pas moins indispensable pour un grand nombre d'opérations.

Le service psychologique de la division du personnel a joué un rôle prépondérant dans le recrutement de la nouvelle génération d'agents et dans le reclassement des invalides partiels. Il a aussi contribué dans une large mesure à régler l'avancement dans les postes qui exigent des qualifications particulières et à résoudre les difficultés d'ordre professionnel inhérentes au service de sécurité. Plus de 2200 examens d'aptitudes psychologiques témoignent de son activité. Ce service a encore été consulté sur des questions d'instruction telles que celles que pose la formation des apprentis et apprenties de gare ou des futurs ouvriers du service de l'exploitation et du service de la voie, de même que sur des questions de psychologie en rapport avec la publicité faite pour le recrutement du personnel. L'instruction des spécialistes de l'étude du travail et les cours d'information destinés aux cadres ont permis de mettre en évidence divers aspects de la psychologie du travail et de l'entreprise.

Le Conseil d'administration, dans sa séance du 9 septembre, a adopté les règlements 102.1 (employés), 103.1 (ouvriers I) et 103.2 (ouvriers II), sous réserve de leur approbation par le Conseil fédéral. Les nouvelles dispositions reflètent l'état actuel de la loi sur le statut des fonctionnaires et du règlement des fonctionnaires II.

Les rapports de service, la durée du travail et la rétribution ont fait l'objet de maints entretiens avec les associations du personnel. C'est la refonte de la classification des fonctions et du régime des nominations et promotions (R 128.1) qui a été discutée le plus longuement. Les commissions spéciales, par le truchement desquelles le personnel peut se faire entendre, ont déployé une féconde activité en donnant leur avis sur d'importantes questions professionnelles.



La campagne permanente de propositions utiles, qui fait appel à l'esprit d'initiative du personnel, a remporté un succès sans précédent: 69 des 111 suggestions présentées ont été récompensées, la prime la plus élevée étant de 5000 francs.

### 3. Rétribution

Le régime de rétribution n'a pas varié comparativement à 1962. En raison de la hausse incessante du coût de la vie, les agents en activité de service et les bénéficiaires de rentes ont touché une allocation périodique de renchérissement de 4,5%, qui a été augmentée de 3,5 % par arrêté du Conseil fédéral du 8 novembre. La compensation est ainsi effective pour un indice des prix à la consommation de 201,3 points.

Le 4 mars, le Conseil fédéral, se fondant sur le rapport de la commission paritaire, a décidé en principe d'élever les ouvriers professionnels de deux échelons dans la classification des fonctions. En définitive, cette mesure a entraîné une révision complète de la classification, à laquelle une décision provisoire du gouvernement a mis un terme le 1<sup>er</sup> novembre. Plus des trois quarts des agents ont avancé d'une à trois classes de traitement. Pour les Chemins de fer fédéraux, le surcroît de dépenses se chiffre par quelque 30 millions de francs.

Avant même que la nouvelle classification des fonctions fût mise au point, les associations du personnel intervenaient auprès du Conseil fédéral pour obtenir de meilleures conditions de rétribution, faisant valoir qu'une telle mesure remédierait, au moins partiellement, aux difficultés de recrutement. Les porte-parole du gouvernement et des syndicats finirent par tomber d'accord après de longues négociations. Les conseils législatifs ont abordé la question au début de 1964.

Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1964, la Direction générale a mis en harmonie avec le nouveau règlement fixant l'indemnité de déplacement (114.2) les prescriptions sur l'indemnité pour service de nuit (R 113.3) et sur l'indemnité pour travail extraordinaire de nuit (R 113.4). Pour l'exécution du règlement des nominations et

promotions (128.1), elle a pris de nouvelles dispositions dictées essentiellement par la réduction de la durée du travail. Vers la fin de l'année, sitôt après la révision de la classification des fonctions, cet important règlement a été entièrement refondu. De nouvelles prescriptions d'avancement ayant effet au 1<sup>er</sup> avril 1963 permettent désormais aux agents du sexe féminin de s'élever, dans des conditions déterminées, jusqu'au rang de fonctionnaire du service de l'exploitation, après avoir acquis la formation nécessaire dans ledit service.



Photo de gauche:  
apprentis-mécaniciens  
dans leur atelier...

Photo de droite:  
... et pendant leurs loisirs

Le nouveau règlement fixant l'indemnité pour voyages de service (114.1) est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. Le principe des repas, dont il s'inspire, se fonde sur l'article 42 du règlement des fonctionnaires II du 10 novembre 1959. Le Conseil d'administration a approuvé le règlement concernant le remboursement de frais de déménagement (114.3), qui a été mis en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre. Pour le surplus, il y a lieu de consulter le chapitre « Charges pour le personnel », page 62, qui donne le détail des dépenses en faveur du personnel en activité de service et des retraités.

#### 4. Prévoyance sociale

##### a) Généralités

Comme de coutume, la division du personnel et les sections du personnel des arrondissements ont voué toute leur attention aux mesures de prévoyance sociale, en étroite collaboration avec les assistantes sociales. Les divers organismes de secours – caisse de secours, fonds de prévoyance, institution de prêts – ont permis dans de nombreux cas d'aider des agents à surmonter leurs difficultés financières.

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

A la fin de l'année, la caisse de pensions et de secours des Chemins de fer fédéraux comptait 35 809 assurés (35 883 en 1962) et 1886 déposants (1527). La somme des gains assurés est passée à 407,4 millions de francs (388,0 millions). A la même époque, les pensionnaires (retraités pour raison d'âge, invalides, veuves et orphelins) étaient au nombre de 22 491, contre 22 787 l'année précédente. Les pensions versées pendant l'année se sont chiffrées par 101,8 millions de francs (100,2 millions).

L'augmentation de 19,4 millions de francs des gains assurés résulte en majeure partie de la nouvelle classification des fonctions entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1963. Conformément à la loi fédérale du 20 décembre 1962,



d'hospitalisation. En même temps, il a relevé la cotisation de l'assurance de base de 9 francs à 10 fr. 50 par mois. Le montant que les pensionnaires doivent acquitter en plus pour l'assurance des accidents non professionnels s'élève à 50 centimes (30 centimes auparavant). Ces mesures ont servi à adapter les indemnités d'hôpital au renchérissement et à rétablir l'équilibre financier de l'assurance des frais médicaux et pharmaceutiques.

#### f) Prévention des accidents

Deux nouvelles brochures ont été publiées afin d'informer encore mieux le personnel sur les risques d'accidents. L'une d'elles s'adresse spécialement aux apprentis de gare, et l'autre – qui contient une récapitulation d'accidents typiques survenant au service des travaux – a été distribuée aux agents de la voie. D'autres publications sont prévues. Les cours d'instruction sur la prévention des accidents ont de nouveau eu lieu dans le cadre habituel.

#### g) Service médical

Le nombre des cas de maladie (sans les absences de courte durée) qui ont été annoncés pendant l'exercice s'est élevé à 17 917. Il ne s'est pas sensiblement modifié par rapport à l'année précédente. Celui des accidents a diminué dans une mesure réjouissante; il est en effet tombé de 6397 à 6007. Les absences du personnel dues à la maladie et aux accidents (absences de courte durée comprises) se sont chiffrées par 597 424 jours au total (593 559 en 1962). Le taux de morbidité (jours d'absence par agent) a été de 15,46, alors qu'il s'était inscrit à 15,42 en 1962 et à 15,21 en 1961.

Les jours d'absence se répartissent comme il suit	1960	1961	1962	1963
Maladies . . . . .	10,86	10,28	10,47	10,57
Accidents professionnels . . . . .	1,86	2,00	1,91	1,72
Accidents non professionnels . . . . .	1,55	2,04	2,01	2,00
Absences de courte durée . . . . .	0,97	0,89	1,03	1,17

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

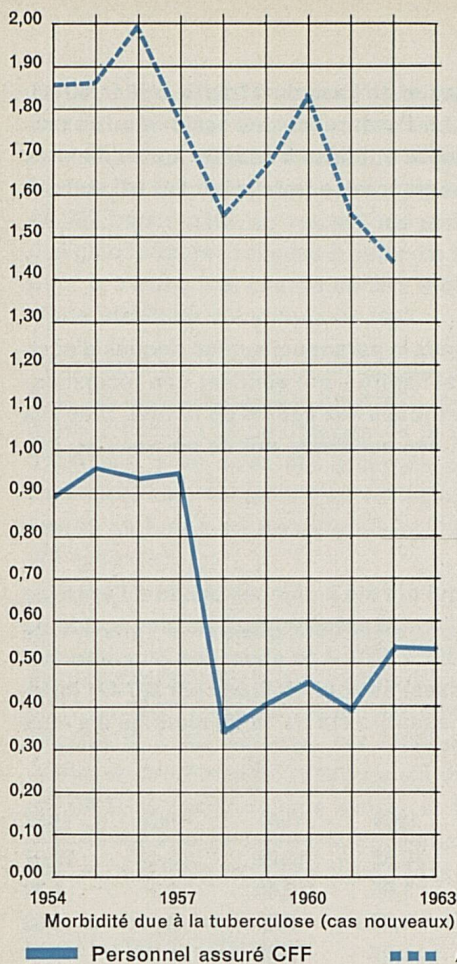
Service de bureau . . . . .	8,39	8,28	8,76	7,98
Service en plein air . . . . .	17,51	19,07	19,32	19,49
Service de bureau et en plein air . . . . .	14,81	14,11	14,51	14,35
Service sur les locomotives . . . . .	12,59	13,34	12,69	13,19
Service de l'accompagnement des trains . . . . .	16,30	14,87	13,58	15,24
Service dans les ateliers principaux (sans le service de bureau) . . . . .	17,56	17,90	19,44	19,40

En moyenne, la guérison a duré:

Dans les cas de maladie . . . . .	22,58	25,39	22,74	22,79
Dans les cas d'accidents professionnels . . . . .	19,59	22,04	20,81	21,07
Dans les cas d'accidents non professionnels . . . . .	22,56	28,27	27,00	27,14
Dans les cas d'absences de courte durée . . . . .	1,93	1,87	1,95	1,98

L'état de santé des agents a été en général satisfaisant. Malgré un hiver très rude, il n'y a pas eu de recrudescence des maladies dues à un refroidissement. La grippe n'a jamais sévi à l'état épidémique. Vers la fin de l'été, des états d'épuisement neuro-physiologiques ont été annoncés en assez grand nombre, sans que des atteintes aux organes soient décelées. L'épidémie de typhoïde de Zermatt a nécessité d'immédiates mesures actives de prophylaxie, que les médecins attitrés ont appliquées en liaison avec les médecins privés. Il n'y a eu heureusement aucun cas de typhoïde parmi les agents. L'intensification de la lutte contre la morbidité chez les agents stationnés au Tessin s'est révélée efficace. Son action donnera encore de meilleurs résultats quand le service médical aura la possibilité de s'interposer efficacement sur le plan thérapeutique.

Après que les nouveaux règlements 146.1 sur le service médical et 146.5 sur les formalités à remplir en cas de maladie et d'accident eurent subi l'épreuve du feu, les expériences faites ont été l'objet d'un échange de vues auquel des représentants des arrondissements ont aussi participé. Les propositions présentées ont été examinées d'une manière approfondie; plusieurs d'entre elles sont sur le point d'être réalisées. Par suite des difficultés que les CFF rencontrent dans le recrutement de leur personnel, le service médical doit doubler d'efforts pour examiner si les candidats sont aptes au service du chemin de fer. Pour chacun d'eux, il



doit procéder à toute sorte d'examen qui lui permettront de décider comment les conditions d'engagement et d'assurance peuvent être réglées pour que tout candidat apte d'une manière ou d'une autre soit en mesure d'être embauché. La procédure des examens d'admission a été accélérée. La campagne de prophylaxie antituberculeuse a été poursuivie méthodiquement. A la suite de l'apparition plus fréquente de cas de tuberculose pulmonaire ouverte (dont plusieurs parmi les ouvriers étrangers), il a été procédé à de plus nombreux examens d'entourage. Plus de 13 000 radiophotographies ont été faites, ce qui n'a été possible que grâce à la voiture de consultation. A comparer, sur le tableau ci-contre, le taux de morbidité des agents CFF (nombre de cas de tuberculose pulmonaire par 1000 agents) et des assurés du sexe masculin d'une des plus grandes caisses-maladie de la Suisse au cours des années 1954 à 1963, on peut juger de l'efficacité des mesures prises par le service médical. Toutefois, le tableau met aussi en garde contre le risque de relâcher les efforts faits dans la lutte contre la tuberculose.

Les relations avec les médecins suisses ont toujours été excellentes. Le service médical peut compter sur une collaboration très étroite de leur part. Les dispositions concernant la sauvegarde du secret médical font leurs preuves.

## V. Décompte des recettes de transport

De nouvelles simplifications ont pu être apportées dans l'expédition et le décompte du trafic suisse des wagons complets. Les ports de près de 40% de tous les envois sont calculés et enregistrés non plus dans les gares, mais par l'ensemble électronique de gestion à Berne. Les clients sont débités dans des comptes courants centraux. Dans le trafic international des marchandises, des mesures sont prises actuellement en vue de simplifier les travaux administratifs des gares frontières et de prévenir des retards, surtout dans les transports en transit. Des discussions se déroulent avec la Direction générale des douanes pour chercher le moyen d'accélérer les opérations douanières aussi bien dans le trafic de transit qu'à l'intérieur du pays.

## VI. Affaires juridiques et immobilières

Durant l'exercice, plusieurs achats de terrains nécessaires à l'extension des installations ferroviaires ont pu être opérés à l'amiable ou par voie d'expropriation, à Berne, à Chiasso, dans la région bâloise ou ailleurs. Néanmoins, de nombreuses procédures d'expropriation, engagées parfois il y a déjà plusieurs années, attendent encore d'être réglées; c'est ainsi que les acquisitions de biens-fonds pour les triages de la vallée de la Limmat et d'Olten, pour la gare de messageries de Zurich et pour le triage de Chiasso (2<sup>e</sup> étape) sont toujours pendantes. Dans une requête du 1<sup>er</sup> mars adressée au Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, la Direction générale s'est penchée sur les problèmes d'achat des terrains, et elle a soumis des propositions tendant à accélérer les procédures d'expropriation et d'approbation des plans. Toutefois, aucune décision n'a encore été prise.

Dans le domaine de la législation sur les transports et du droit tarifaire, des efforts sont en cours en vue de réviser diverses prescriptions. C'est ainsi que le règlement de transport du 1<sup>er</sup> octobre 1949 doit être mis en harmonie avec les nouvelles conventions concernant les transports internationaux par chemin de fer, qui entreront vraisemblablement en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1965. Par ailleurs, il conviendrait d'étendre les attributions des chemins de fer, de manière qu'ils disposent d'une plus grande liberté de mouvements et qu'ils puissent s'adapter à des conditions d'exploitation et à une situation économique en rapide évolution. Enfin, l'arrêté du Conseil fédéral du 16 août 1950 concernant l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer a fait l'objet d'une première discussion. Les CFF désirent une meilleure base pour une saine politique tarifaire, l'atténuation des charges qui leur sont imposées et une simplification de l'arrêté.