

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1964)

**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

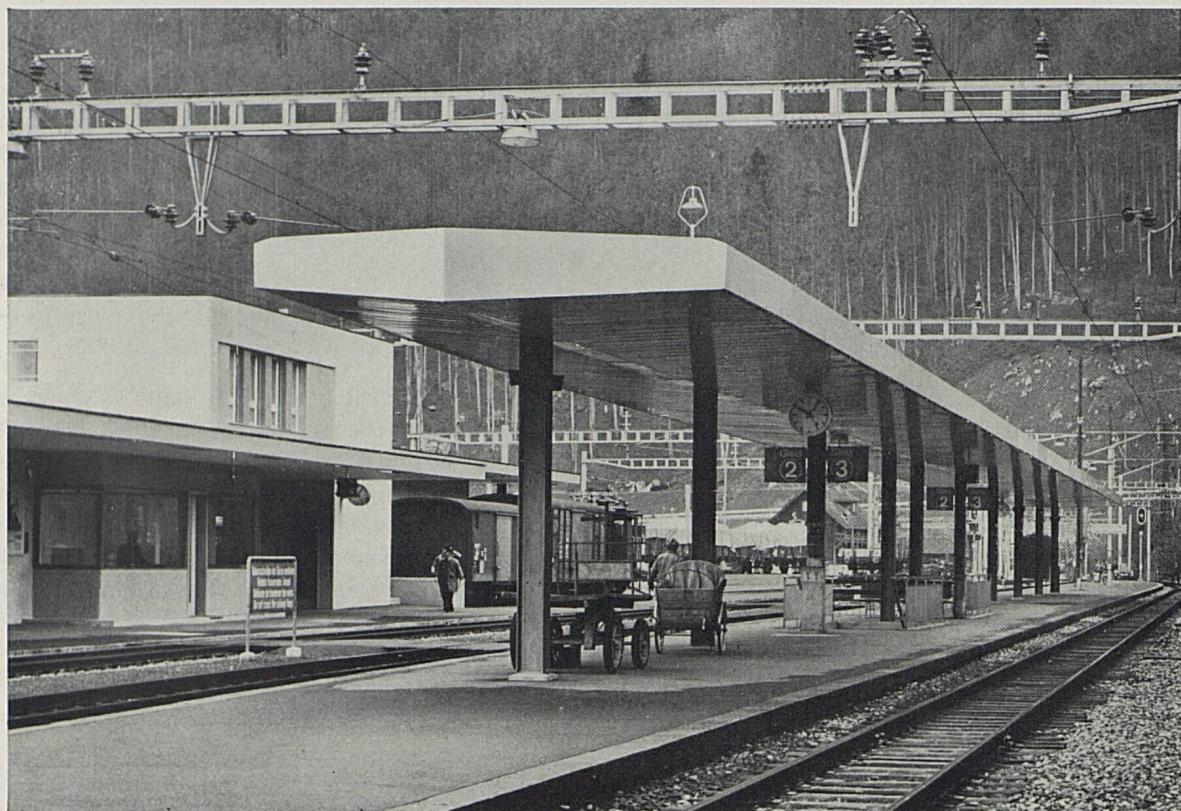
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Administration et personnel

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

### 1. Conseil d'administration

Le Conseil d'administration s'est réuni six fois, sous la présidence de M. Walther Bringolf, conseiller national. Il a traité 46 affaires et demandé des renseignements sur plusieurs questions importantes. Ses décisions ont toujours été portées à la connaissance du public par des communiqués de presse. Aucun changement ne s'est produit dans la composition du Conseil.



Le raccordement de l'ancien chemin de fer Stansstad-Engelberg à la ligne CFF du Brunig a nécessité l'agrandissement et la modernisation de la gare de Hergiswil. Le nouveau quai intermédiaire a une longueur de 210 mètres; avec sa marquise recouverte en duralumin, il assure la protection des voyageurs.

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

Au cours de 47 séances, la Direction générale a pris 424 décisions. Trois conférences groupant les directeurs généraux et les directeurs d'arrondissement ont été consacrées à de larges échanges de vues, les discussions les plus nourries ayant pour objets l'évolution générale des transports, certains problèmes d'exploitation, la médecine du travail, l'emploi d'invalides partiels dans les services intérieurs ainsi que les fluctuations de l'effectif du personnel en général et de celui des travailleurs étrangers en particulier.

Les mutations ont été nombreuses à la Direction générale et dans les Directions d'arrondissement. Après de longues années d'activité fructueuse au service des Chemins de fer fédéraux, le directeur du III<sup>e</sup> arrondissement, M. W. Fischer, D<sup>r</sup> ès sciences économiques et professeur, qui avait atteint la limite d'âge, a

résigné ses fonctions pour la fin de l'année. La Direction générale lui a exprimé ses vifs remerciements pour la précieuse collaboration qu'il a apportée à l'entreprise pendant plusieurs décennies. Le nouveau directeur a été désigné en la personne de M. M. Strauss, D<sup>r</sup> en droit, le poste de secrétaire général qu'il occupait jusqu'alors étant confié à son premier suppléant, M. J. Britt, D<sup>r</sup> ès sciences économiques et licencié en droit.

A la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement, à Lucerne, MM. O. Herrmann, ingénieur diplômé, chef de la division de la traction, et E. Lehmann, D<sup>r</sup> ès sciences économiques, chef de la division de l'exploitation, ont fait valoir leur droit à la retraite pour la fin de l'exercice, parce qu'ils avaient atteint la limite d'âge. La Direction générale a également adressé de chaleureux remerciements à ces fidèles collaborateurs. MM. R. Zwinggi, ingénieur diplômé, et K. Wellinger, D<sup>r</sup> en droit, ont été appelés respectivement au poste d'ingénieur en chef et à celui de chef de l'exploitation.

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

### 1. Contact avec le public et information

L'Exposition nationale suisse (EXPO) a marqué de son empreinte l'année écoulée tout en fournissant aux Chemins de fer fédéraux une occasion particulièrement bienvenue de présenter leurs réalisations au public suisse et aux visiteurs étrangers, ce qui fait d'ailleurs l'objet de commentaires circonstanciés aux pages 9 et suivantes du présent rapport. Bien que le contact avec l'opinion ait été organisé surtout en vue de cette grande manifestation, il n'y a pas eu de relâchement dans les étroites relations nouées depuis des années avec la presse, la radio et la télévision. Ces intermédiaires entre le public et l'entreprise ont continué de manifester pour les innovations et les problèmes des CFF un intérêt dont il y a lieu de se féliciter. Tandis que les journalistes suisses visitaient diverses installations ferroviaires dans le pays et hors de ses frontières, les CFF ont montré aux reporters étrangers les nouveaux aménagements de leur réseau.

Le film demeure un important moyen d'information. Les bandes d'actualités projetées dans les cinémas ont fait une place aux thèmes ferroviaires. Le documentaire «Barrage en haute montagne» (usine de Göschenen) connaît partout le succès et a remporté en Allemagne la mention «Film de valeur». Présentement, pas moins de 21 copies des versions française et allemande sont en circulation, et l'on prépare un commentaire en anglais. Avec l'appui de l'Office suisse d'expansion commerciale, des copies de films ferroviaires ont pu être mises à la disposition des ambassades de Suisse et d'autres amateurs. L'Union internationale des chemins de fer a dressé le catalogue des œuvres cinématographiques des administrations ferroviaires d'Europe.

Le service de documentation, qui est en mesure de renseigner directement les agents spécialisés et autres intéressés, s'acquitte de sa tâche en recourant aux vastes collections de livres et de revues de la bibliothèque.

### 2. Publicité

La situation économique générale et le mouvement ferroviaire, deux éléments dont la publicité doit tenir compte, ont été caractérisés en 1964 par une prospérité persistante et par le surcroît de trafic dû à l'Exposition nationale. Le lecteur trouvera à la page 13 les informations concernant la campagne publicitaire lancée à l'occasion de l'EXPO et la manière dont le pavillon du rail a été aménagé avec le concours du service de publicité. Le transport des marchandises a encore exigé un gros effort de la part du chemin de fer, qui se devait, en l'occurrence, d'affermir la confiance des usagers dans ses possibilités. C'est à cela qu'a contribué notamment le «Courrier du rail» en publiant des articles illustrés sur le programme de construction des CFF (création et extension de gares de triage), sur les avantages offerts par les voies de raccordement et les engins dont les particuliers peuvent se munir pour en assurer le service, sur les emballages (attribution du signe de qualité), de même que sur la programmation des gros transports (trains-blocs et trains de zone).

Les visiteurs de la Foire suisse d'échantillons et de l'OLMA ont pu voir comment est organisée la nouvelle répartition des wagons. Le matériel utilisé dans les deux cas a été ensuite repris pour une exposition spéciale à la Maison des transports et communications de Lucerne. Les bureaux de renseignements ouverts dans les foires ont connu l'affluence.



La 1000e voiture unifiée, portant le numéro B 6208, est sortie de fabrique le 20 août 1964.

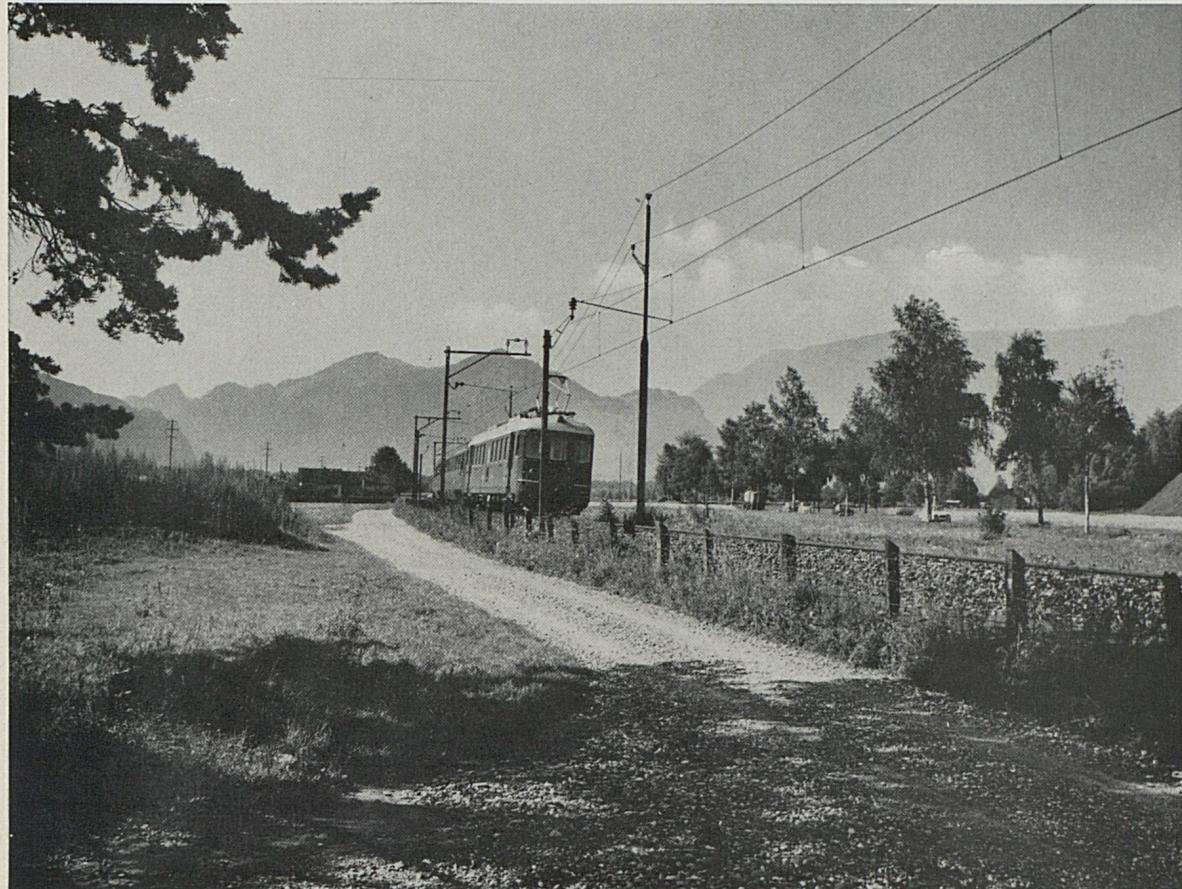
Les imprimés publiés par le service de publicité ou en collaboration avec lui ont été nombreux et divers: dépliant du billet de vacances, de l'abonnement pour demi-billets et de l'abonnement pour voyages d'affaires, prospectus «The Unique World of Switzerland» pour le tourisme international, cartes synoptiques accompagnant l'abonnement général et l'abonnement pour demi-billets, affiches et papillons concernant les trains spéciaux pour travailleurs étrangers, annonces et brochures en vue du recrutement d'apprentis pour le service des gares et d'aspirants aux postes de mécanicien et de contrôleur. Le calendrier en couleurs de 1965 s'intitule «CFF et tourisme pédestre».

Des tâches particulières ont incomblé au service de publicité lors de la composition d'une brochure sur la prévention des accidents et dans l'organisation d'une campagne de propagande en faveur des nouveaux distributeurs automatiques de billets. Les services spéciaux offerts aux voyageurs — trains TEE, wagons-lits, wagons-restaurants, transport d'automobiles et couchettes — ont fourni des motifs attractifs.

### III. Affaires internationales

Le président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux assumait, en 1963 et 1964, la présidence de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). L'un des faits saillants de la deuxième année où il a rempli cette fonction chargée d'honneurs a été la décision imposant le marquage uniforme de tout le matériel roulant des administrations membres de l'Union. Le marquage des wagons de marchandises selon le nouveau système a commencé le 1<sup>er</sup> octobre 1964; il doit être achevé fin 1968. Ainsi sera remplie l'une des conditions essentielles de l'emploi de la cybernétique pour régler la rotation de ce matériel. L'Union a désigné dans son giron un groupe de travail qui procédera aux enquêtes nécessaires pour déterminer les possibilités d'application de cette science. Par ailleurs, la création d'un attelage automatique unique revêt une très grande importance sur le plan international, mais elle pose de graves problèmes d'ordre financier. Dans ce domaine, les administrations européennes ont poursuivi leurs travaux et les essais.

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), après s'être intéressée aux prévisions de trafic des différents modes de transport à l'horizon de 1970 pour les voyageurs et les marchandises, a porté tout récemment son attention sur les perspectives du trafic des voyageurs en 1975. En octobre, plus de 200 personnalités ont participé à un symposium sur l'économie des transports. Nombre de professeurs et d'éminents spécialistes ont présenté des rapports montrant les difficultés de l'application des théories dans ce secteur.



La nouvelle automotrice RBe 4/4 parcourt à toute allure le tronçon Buchs-Sargans.

Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT), dont la gérance est assumée par les CFF, a continué de remplir sa mission traditionnelle en mettant 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 des transports internationaux par chemins de fer (OCTI). Une conférence diplomatique, qui s'est tenue en avril 1964 à Berne, a décidé que les conventions CIV et CIM revisées en 1961 entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1965.

L'activité de la Conférence européenne des horaires de trains de voyageurs et des services directs (CEH) et de la Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (LIM) est retracée au chapitre « Horaire et exploitation sur le plan international », page 7. Les questions tarifaires de portée internationale sont traitées au chapitre « Tarifs », page 3.

La Délégation internationale du Simplon a examiné des questions d'horaire, de transport et de tarif. Elle s'est également occupée des comptes du tronçon Brigue-Iselle.

Les services Europabus, exploités par l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), ont pris une nouvelle extension, notamment grâce à la vaste campagne de publicité des administrations ferroviaires et aux efforts de prospection du bureau Europabus de New York. Cette évolution a été en outre favorisée par l'ouverture d'un bureau à Londres et par la collaboration croissante des agences d'outre-mer.

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) concernant plus particulièrement les transports. Pour ce qui est de la politique commune en matière de transports énoncée par la Commission de la CEE dans son rapport du 24 mai 1963, les progrès réalisés en 1964 ont été modestes. Le 4 juin, la Commission a adressé au Conseil de la CEE un rapport sur les difficultés consécutives à l'essor considérable du transit des marchandises circulant entre l'Italie et les autres pays de la Communauté. Elle constate que la situation s'est sérieusement améliorée depuis que les Chemins de fer fédéraux suisses ont planifié le trafic.

## IV. Personnel

### 1. Effectif

a. Classement par activité	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur				
	1963	%	1964	%	Moyenne annuelle
Administration et direction: personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement . . . . .	3 044	7,1	3 165	7,3	+ 121
Gares: chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc, . . . . .	20 419	47,7	20 664	47,6	+ 245
Traction: mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc. . . . .	4 464	10,4	4 547	10,5	+ 83
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc. . . . .	3 370	7,9	3 409	7,8	+ 39
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes . . . . .	1 538	3,6	1 342	3,1	- 196
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc. . . . .	4 525	10,6	4 728	10,9	+ 203
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt . . . . .	4 001	9,4	4 063	9,3	+ 62
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations . . . . .	218	0,5	220	0,5	+ 2
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance . . . . .	1 185	2,8	1 279	3,0	+ 94
<b>b. Classement par conditions d'engagement</b>					
Personnel permanent . . . . .	37 546	87,8	37 810	87,1	+ 264
Personnel auxiliaire . . . . .	2 942	6,9	3 063	7,1	+ 121
Apprentis et candidats ouvriers . . . . .	1 102	2,6	1 317	3,0	+ 215
Total du propre personnel . . . . .	41 590	97,3	42 190	97,2	+ 600
Ouvriers d'entrepreneur . . . . .	1 174	2,7	1 227	2,8	+ 53
<b>Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur</b>	<b>42 764</b>	<b>100,0</b>	<b>43 417</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 653</b>

Par rapport à l'année précédente, l'effectif du personnel a augmenté de 653 unités.



## 2. Questions d'ordre général

Le volume considérable du trafic a eu pour effet que, dans tous les services, le personnel a de nouveau été fort occupé. Sur le marché du travail, les Chemins de fer fédéraux ont encore dû se mesurer âprement avec les autres administrations et entreprises publiques, voire, dans les grands centres, avec l'économie privée. Les avantages substantiels dont a bénéficié le personnel ferroviaire — relèvement du gain réel, nouvelle classification des fonctions, augmentation des indemnités de résidence et des allocations pour enfants — n'ont pas suscité de détente notable. Toute une série d'administrations cantonales et municipales ont immédiatement emboîté le pas à la Confédération en accordant même, dans certains cas, de plus larges concessions. C'est pourquoi les Chemins de fer fédéraux, avec un effectif propre de 42 190 agents en moyenne, ont eu besoin de quelque 1500 travailleurs étrangers (3,5%), ce qui est néanmoins fort peu par rapport au secteur privé. L'élargissement de la base de recrutement, grâce à l'engagement d'adolescents pour des postes d'ouvrier et à l'emploi de femmes en nombre accru dans le service des gares, a donné des résultats encourageants.

Le 31 décembre 1964 devait marquer le terme, pour les fonctionnaires de la Confédération, d'une période administrative de quatre ans. Fin septembre, les élections pour la période de 1965 à 1968 étaient terminées. A quelques rares exceptions près, tous les fonctionnaires des CFF ont pu être confirmés sans réserve dans leurs fonctions.

Alors que les nouveaux règlements 102.1 (employés), 103.1 (ouvriers I) et 103.2 (ouvriers II) étaient appliqués depuis le 1<sup>er</sup> janvier, la Direction générale a approuvé, le 26 juin, les projets des règlements 103.20 et 103.21 (fixation des salaires des gardes auxiliaires, hommes et femmes, du service des barrières et du service des gares), 103.22 (rapports de service des cuisinières des équipes de la voie), 103.23 (rapports de service du personnel auxiliaire féminin) et 103.24 (rapports de service des nettoyeuses de train). De plus, la Direction générale a mis en vigueur, le 1<sup>er</sup> juillet, les nouvelles instructions réglant les rapports de service des travailleurs étrangers.

Le service psychologique de la division du personnel a assisté de ses conseils les divisions de la Direction générale et des Directions d'arrondissement dans près de 2000 cas. A cet effet, il a le plus souvent procédé

Les intempéries et la première neige n'interrompent nullement les travaux d'entretien systématiques exécutés par le service de la voie, si pénibles soient-ils. Une grande partie d'entre eux sont confiés aujourd'hui à des machines modernes, qui procurent une grosse économie de main-d'œuvre.

**Photo de gauche:**

Le rendement de ces engins, qui travaillent avec une précision de l'ordre du millimètre, n'atteint pas moins de 200 mètres à l'heure.

La première machine, une bouteuse-niveuse, effectue le relevage précis de la voie, rectifie automatiquement le nivellement longitudinal et transversal, puis boute le ballast sous chaque traverse.

La seconde machine, une ripeuse, corrige automatiquement aussi le tracé de la voie en alignement et en courbe (photo de détail, à droite).

La dernière machine, une bouteuse-compacteuse des têtes de traverses métalliques, assure la stabilité du dressage de la voie.

**Photo de droite:**

Dotée de «pinces», cette ripeuse automatique accomplit, avec trois hommes seulement, un travail qui exigeait autrefois 25 à 30 ouvriers.



à des expertises touchant le recrutement d'agents, les nominations à des postes-clés, la sélection de candidats à des fonctions spéciales telles que l'étude du travail ou la programmation, et, ce qui n'est certes pas moins important, le reclassement professionnel d'invalides partiels, question qu'il a d'ailleurs traitée en étroite collaboration avec le service médical. À part ces examens d'aptitudes, le service psychologique s'est occupé de questions fondamentales en relation avec l'appréciation du rendement et du comportement des agents, la direction du personnel et l'instruction des apprentis. Pour se préparer aux tâches qui l'attendent dans le domaine de la formation professionnelle, il a analysé la nouvelle méthode d'enseignement et d'étude dite d'enseignement programmé, et en a vérifié l'efficacité au cours d'une première série de tests.

La division du personnel a conféré maintes fois avec les syndicats à propos de la révision de la loi sur le statut des fonctionnaires, du nouveau régime des nominations et des promotions (R 128.1) et des prescriptions de reclassement nécessités par les changements intervenus. De même que les années précédentes, la plupart des commissions spéciales ont tenu plusieurs réunions pour donner leur avis sur des questions importantes. Au début de décembre, les délégations du personnel devaient être nommées pour la période administrative de 1965 à 1968. Toutes les commissions du personnel des Chemins de fer fédéraux ont été élues tacitement, sauf au groupe 4.3 (personnel des locomotives) de la commission spéciale IV (service de la traction).

### 3. Rétribution

Les nouvelles dispositions de la loi sur le statut des fonctionnaires appliquées avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1964 ont procuré au personnel des Chemins de fer fédéraux les améliorations que voici:

1. Augmentation du traitement réel de 4%, mais au moins de 450 francs par an.
2. Indemnité de renchérissement portée de 8 à 8,5% et incorporée dans le traitement de base.
3. Extension de l'échelle des traitements par l'adjonction d'un échelon Ia.
4. Plafond de l'indemnité de résidence porté de 800 à 1200 francs par an.

5. Allocation pour enfants fixée à 500 francs par an jusqu'à 12 ans révolus et à 600 francs au-delà.
6. Allocation pour enfants et rente d'orphelin payées jusqu'à 25 ans révolus en faveur des enfants qui font un apprentissage ou des études.
7. Relèvement, dans la mesure correspondant aux nouvelles prestations de l'AVS, du supplément fixe de la rente d'invalidité alloué aux agents mis prématurément à la retraite.
8. Pouvoir donné à l'Assemblée fédérale d'accorder, pour les années 1965 à 1968, des allocations de renchérissement aux fonctionnaires et aux retraités de la Confédération.
9. Vacances de trois semaines pour tous les agents à partir de l'âge de 25 ans révolus, de quatre semaines à partir de 45 ans.

Le 23 juin, le Conseil fédéral a pris un arrêté réglant l'exécution de la modification de la loi sur le statut des fonctionnaires, puis la Direction générale a édicté les dispositions d'application nécessaires par les changements apportés au règlement des fonctionnaires II, au règlement des employés et aux règlements des ouvriers I et II.

En contrepartie des concessions accordées par le Conseil fédéral, les syndicats ont accepté de ne pas revendiquer de réduction de la durée du travail en 1964 et en 1965. — Après des discussions approfondies avec les associations du personnel, le régime des nominations et des promotions a été mis en harmonie avec la nouvelle classification des fonctions, sur quoi la Direction générale a pu approuver, le 16 avril, le nouveau R 128.1. Quelques jours plus tard paraissaient les prescriptions de reclassement définitives.

Le 20 octobre, le Conseil fédéral a décidé de verser, pour 1964, une allocation de renchérissement de 2,5% aux agents en activité de service et aux bénéficiaires de rentes de la caisse de pensions et de secours. La compensation est ainsi effective pour un indice des prix à la consommation de 207,8 points.

#### **4. Prévoyance sociale**

##### a) Généralités

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. Pour loger leur personnel, les Chemins de fer fédéraux ont aussi entrepris la construction de logements en tant que maîtres de l'ouvrage. Les travaux ont malheureusement été retardés du fait que l'octroi du permis de construire a été subordonné au règlement de divers problèmes de planification urbaine et régionale. Il a cependant été possible, le 31 juillet, d'arborer le bouquet sur un immeuble de neuf étages, comprenant 35 logements, édifié à Muttenz. Quand les deux autres tours prévues seront achevées, les CFF disposeront dans cet ensemble de 133 logements pour des familles de cheminots.

##### 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 36 027 assurés (35 809 en 1963) et 2862 déposants (1886). La somme des gains assurés est passée à 440,5 millions de francs (407,4 millions). A la même époque, les pensionnaires (retraités pour raison d'âge, invalides, veuves et orphelins) étaient au nombre de 22 341, contre 22 491 l'année précédente. Les pensions versées pendant l'année se sont chiffrées par 101,7 millions de francs (101,8 millions).

L'accroissement de 33,1 millions de francs des gains assurés résulte en majeure partie de la nouvelle échelle des traitements qui a été introduite par la loi fédérale du 13 mars 1964 modifiant la loi sur le statut des fonctionnaires. L'augmentation des traitements est en partie contrebalancée par l'élévation du montant non assuré du traitement de 10%, ou 1400 francs, à 20%, ou 2500 francs. Une allocation de renchérissement de 8,5% de la pension a été accordée aux pensionnaires, qui ont en outre touché, en décembre 1964, une allocation unique de 2,5% destinée à compenser le renchérissement survenu durant l'exercice. Pour plus de détails, il y a lieu de se reporter au rapport annuel spécial de la caisse de pensions et de secours.

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

A la fin de l'année, la succursale CFF de la caisse fédérale de compensation servait 1086 (1103 en 1963) rentes d'invalidité simples (certaines avec des rentes supplémentaires à des couples et à des enfants), 578 (664) rentes d'invalidité pour couple, 3770 (3380) rentes de vieillesse simples, 4394 (4091) rentes de vieillesse pour couple, 1259 (1234) rentes de veuve, 983 (905) rentes d'orphelin simple et 18 (17) rentes d'orphelin double. Elle a décaissé en tout 7,8 millions de francs (6,3 millions) au titre de l'assurance-invalidité et 35,0 millions de francs (21,3 millions) pour l'assurance-vieillesse et survivants. L'importante augmentation du total des rentes résulte de la 6<sup>e</sup> révision de la loi AVS, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1964 et a entraîné un relèvement des rentes d'au moins un tiers.

### d) Assurance-accidents

Les agences CNA des Chemins de fer fédéraux ont établi des décomptes pour 9367 accidents professionnels (9978 l'année précédente) et 4605 accidents non professionnels (4495). A la fin de l'année, l'assurance des accidents professionnels servait 1572 (1557) rentes d'invalides et de survivants, et l'assurance des accidents non professionnels, 838 (802). Les prestations — règlement de dommages et rentes — se sont élevées à 10,4 millions de francs (9,8 millions). A fin 1964, la somme des salaires assurés atteignait 547 millions de francs, contre 452 millions un an auparavant. Se fondant sur la loi fédérale du 20 décembre 1962, la CNA a adapté les allocations de renchérissement à la hausse des prix survenue depuis 1963, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1964.

### e) Caisse-maladie

A la fin de l'année, la caisse-maladie du personnel des CFF comptait 43 993 membres (43 298 en 1963). 84% des agents en activité de service étaient assurés pour les frais médicaux et pharmaceutiques. Ces frais se sont montés à 159 fr. 83 en moyenne par membre, contre 150 fr. 91 l'année précédente. Le taux de morbidité a été un peu plus bas que l'année précédente. Malgré le relèvement des tarifs de nombreux médecins et hôpitaux, l'assurance a enregistré durant l'exercice un excédent de recettes de 612 715 francs, alors qu'elle avait accusé un surcroît de dépenses de 109 623 francs en 1963. Pour plus de détails, il y a lieu de se reporter au rapport annuel spécial de la caisse-maladie.

### f) Prévention des accidents

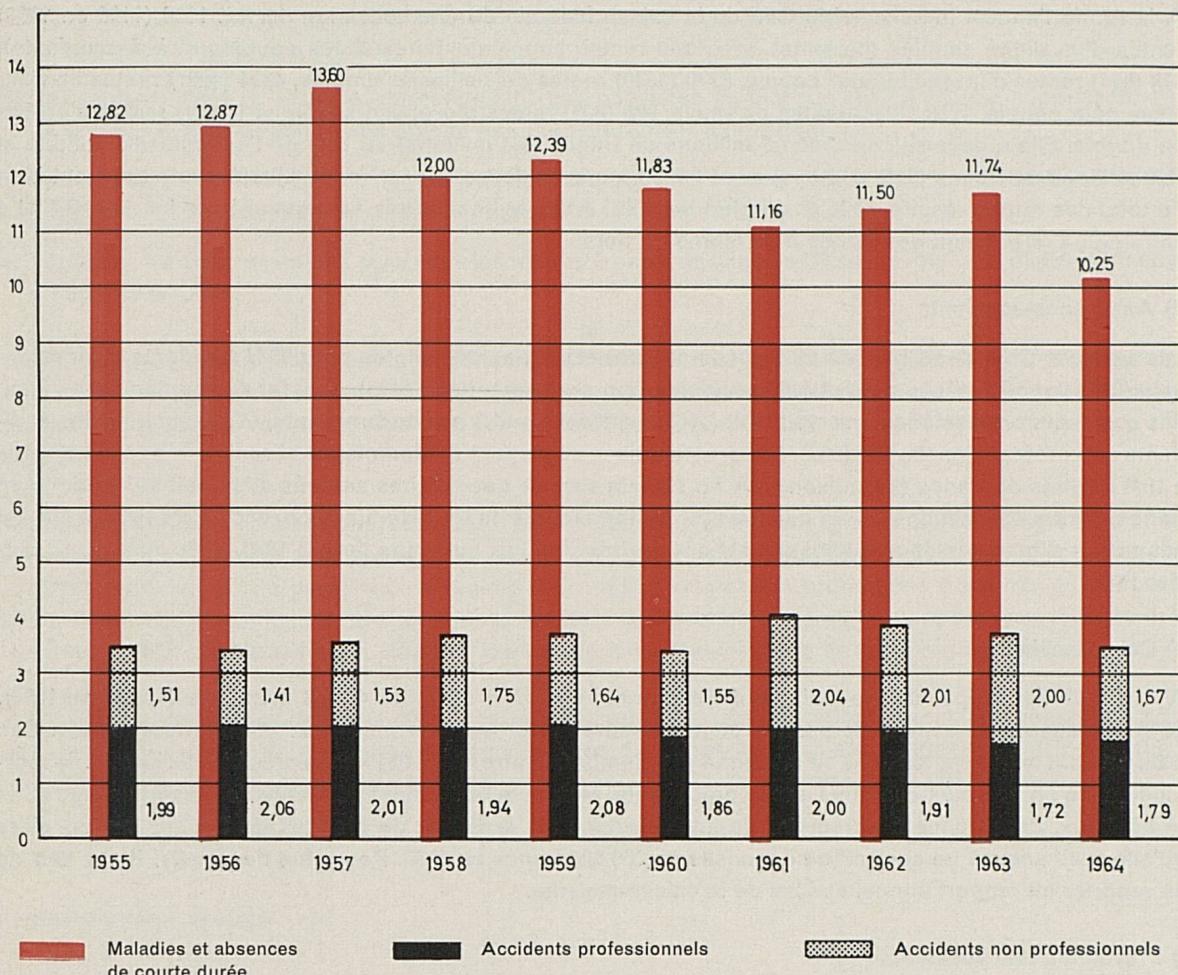
Comme toujours, les Chemins de fer fédéraux attachent la plus grande importance à la prévention des accidents. Après une étude approfondie des sources de dangers dans le service extérieur de l'exploitation, le service central de prévention des accidents près la division du personnel a publié une brochure intitulée «Service des gares, faux — juste». Cette brochure, qui rentre dans la série des publications sur la prévention des accidents, est essentiellement destinée au personnel ouvrier. Les cours prescrits sur la prévention des accidents ont de nouveau eu lieu dans le cadre de l'instruction du personnel.

### g) Service médical

Comparativement à l'année précédente, le nombre des cas de maladie et d'accident a diminué dans une mesure réjouissante; il y a eu avant tout moins de maladies et d'accidents professionnels. Cela s'explique par le fait qu'il n'y a pas eu d'épidémies durant l'année et que les accidents de la circulation routière et de sport ont été moins nombreux pendant les mois d'hiver, où la neige était peu abondante. Pendant un certain temps, les avis de maladie d'ouvriers étrangers qui cherchaient à prolonger leur congé chez eux se sont multipliés, mais les directives publiées par la division du personnel y ont mis bon ordre.

Les jours d'absence se répartissent comme il suit	1962	1963	1964
Maladies . . . . .	10,47	10,57	9,28
Accidents professionnels . . . . .	1,91	1,72	1,79
Accidents non professionnels . . . . .	2,01	2,00	1,67
Absences de courte durée . . . . .	1,03	1,17	0,97
Total des jours d'absence . . . . .	15,42	15,46	13,71
Cas de maladie. . . . .	17 723	17 917	14 584
Cas d'accident . . . . .	6 397	6 007	5 457
Jours de maladie et d'accident (y compris les absences de courte durée)	593 559	597 424	536 430

## Evolution de la morbidité durant la période 1955-1964



### Durée moyenne de la guérison (nombre de jours par cas):

	1955	1956	1964
Dans les cas de maladie . . . . .	22,74	22,79	24,91
Dans les cas d'accident professionnel . . . . .	20,81	21,07	23,69
Dans les cas d'accident non professionnel . . . . .	27,00	27,14	26,16
Dans les cas d'absence de courte durée . . . . .	1,95	1,98	1,90

Grâce à diverses mesures organiques, il a été possible d'accélérer le processus des examens d'aptitude physique pour un emploi aux CFF. Sur les 3688 candidats qui ont été soumis à la visite médicale, 247 ont dû être déclarés inaptes. Des décisions particulières ont été prises dans 26 cas.

Les campagnes de prophylaxie antituberculeuse, qui ont aussi été organisées au cours de l'exercice, ont montré à l'évidence que cette maladie n'est pas encore vaincue parmi le personnel. De plus, les examens radiographiques ont permis de déceler à temps quelques cas de cancer pulmonaire. Pour les agents anergiques à la tuberculine, la vaccination BCG constitue la meilleure protection contre une infection Tbc.

Les efforts communs faits en vue de la réadaptation des agents partiellement invalides ont donné des résultats satisfaisants pour tous les intéressés. Il est certain toutefois que le maintien de ces agents à une place de travail ne présente plus toujours le même attrait pour eux, à notre époque où les prestations sociales ont atteint une très grande ampleur.