

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1965)

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](#)

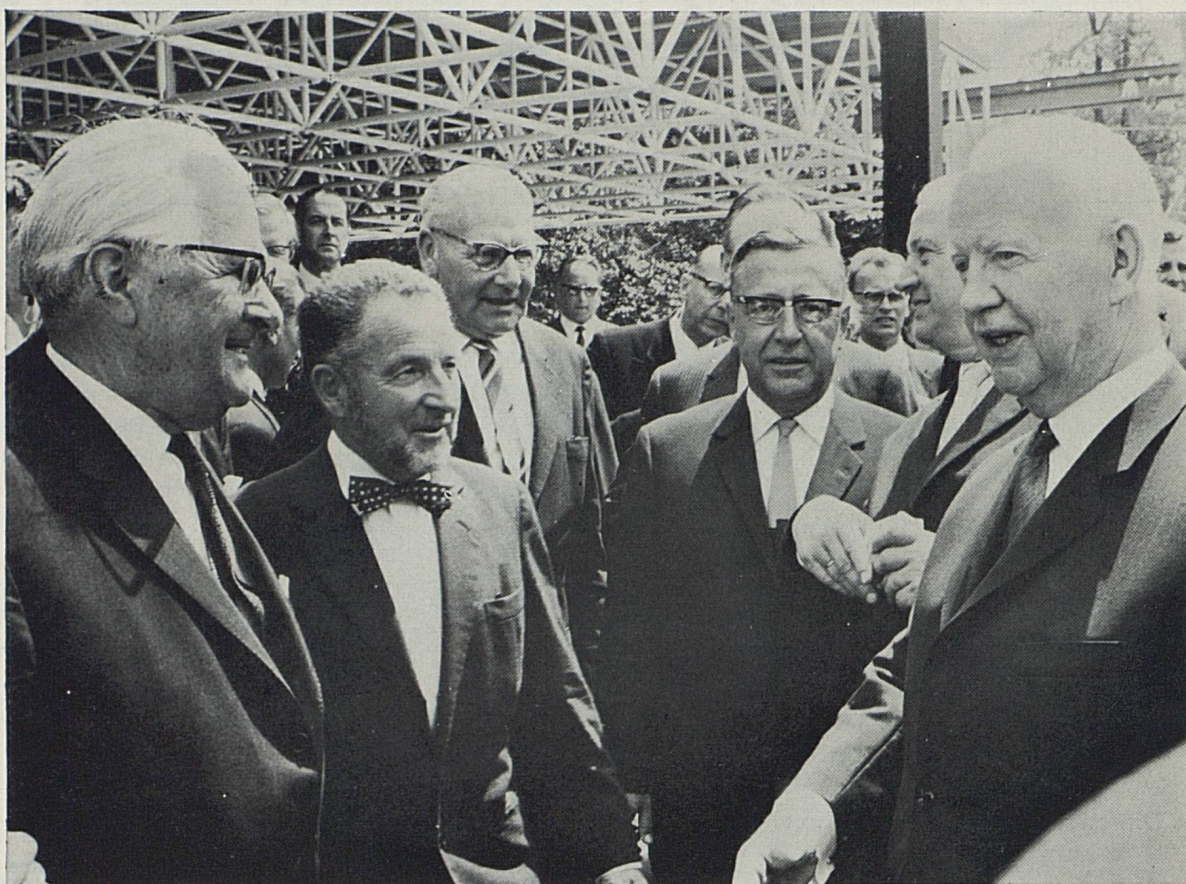
Download PDF: 25.04.2026

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

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

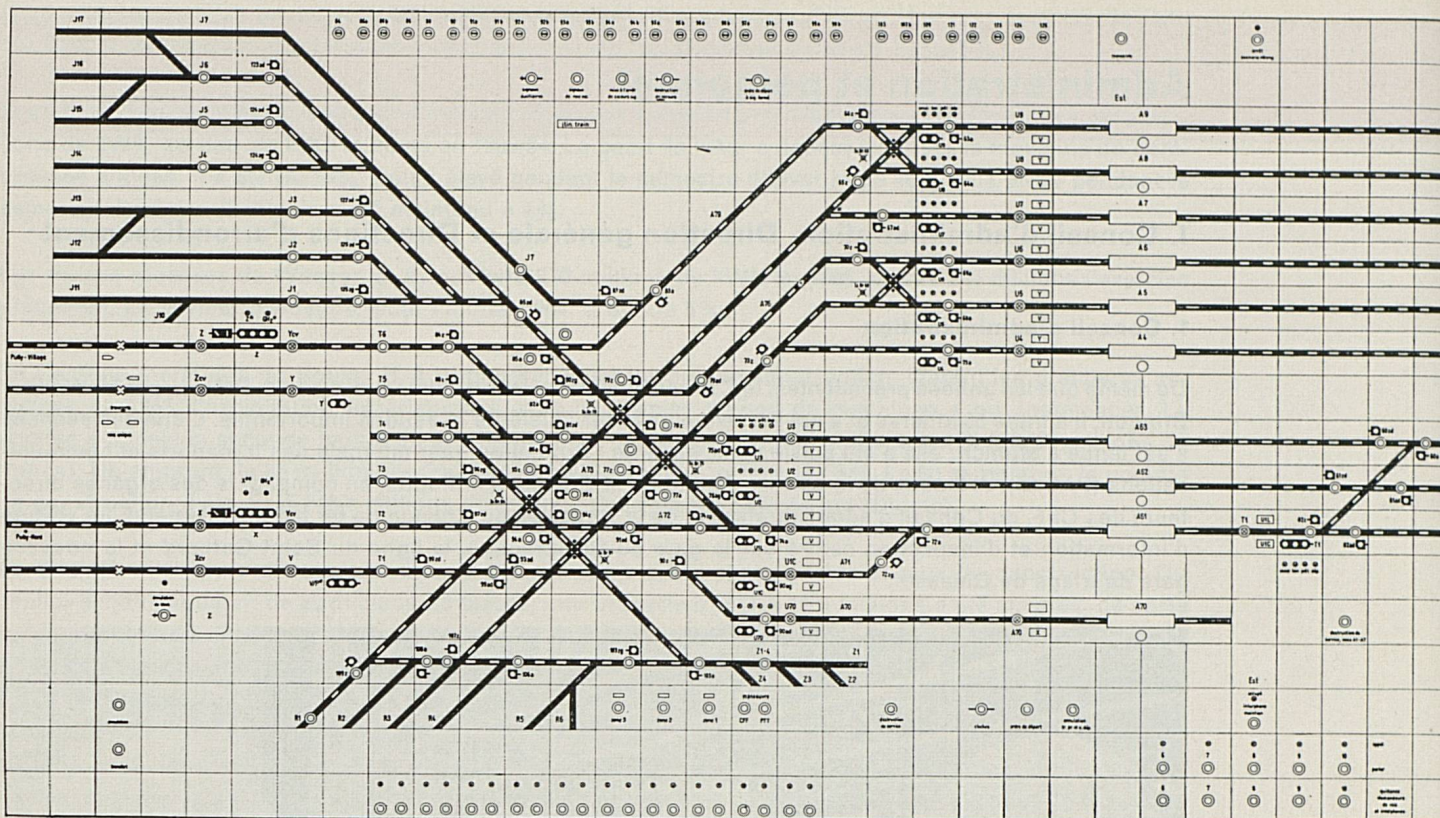
1. Conseil d'administration

De même que les années précédentes, le Conseil d'administration s'est réuni six fois. Présidé par M. Walther Bringolf, il a traité 56 affaires et s'est fait renseigner sur plusieurs questions importantes. L'une des séances s'est tenue à Munich; elle a été suivie de la visite de l'Exposition internationale des transports et communications (IVA 65). A l'issue de la séance d'octobre, le Conseil a entrepris, en compagnie des organes directeurs des CFF, du Conseil d'administration et de la Direction du Chemin de fer fédéral allemand, un voyage d'information et d'inspection centré sur la gare de Schaffhouse, la ligne du Saint-Gothard et la nouvelle gare de triage de Chiasso.



A l'occasion de l'ouverture de l'Exposition internationale des transports et communications (IVA 65), à Munich, le président de la République fédérale allemande, M. H. Lübke (à droite) a visité également le «Circarama» des chemins de fer suisses, en compagnie de M. H. M. Oeftering, premier président du Chemin de fer fédéral allemand. A gauche: M. W. Bringolf, conseiller national, président du Conseil d'administration des CFF, et M. H. Gschwind, président de la Direction générale des CFF, qui se sont démis de leurs fonctions à la fin de l'année.

Plusieurs changements se sont produits dans la composition du Conseil d'administration. Le 24 janvier est décédé M. Pierre-Auguste Leuba, conseiller d'Etat, Neuchâtel, qui faisait partie du Conseil depuis le printemps de 1960. Le 26 novembre disparaissait à son tour M. Oscar de Chastonay, directeur de la Banque cantonale du Valais, que le Conseil fédéral avait nommé au début de 1954. Ces deux personnalités, qui mettaient au service des Chemins de fer fédéraux de vastes connaissances et une grande expérience, ont pris une part active à la vie de l'entreprise.



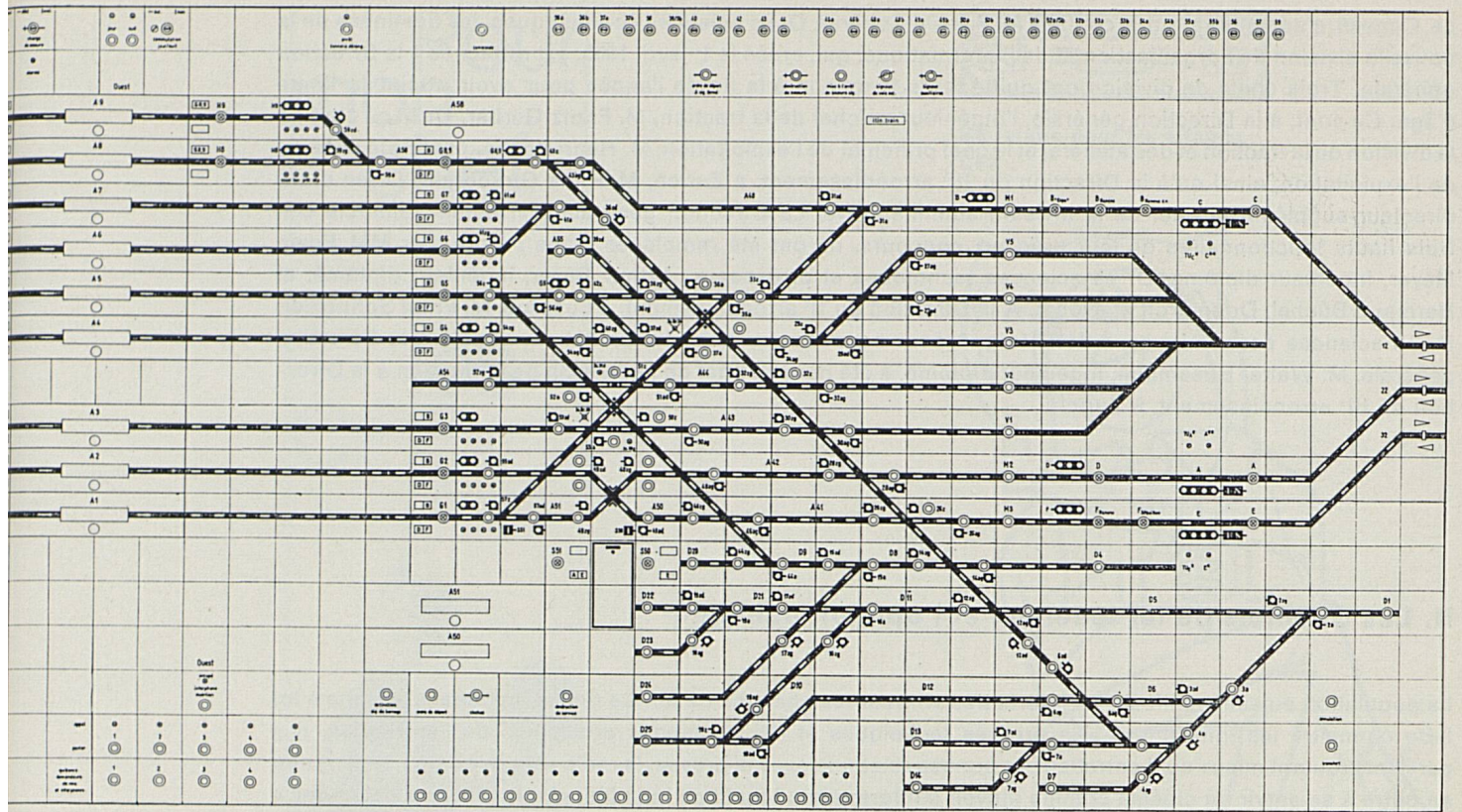
La fin de l'exercice a été marquée par le départ de M. Walther Bringolf, conseiller national, qui avait atteint la limite d'âge. Entré au Conseil d'administration le 1^{er} janvier 1948, il en a été le vice-président à partir de fin 1960, puis l'a présidé durant ces trois dernières années. Tant M. W. Spühler, alors chef du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, que M. H. Fischer, encore vice-président du Conseil, ont rendu un vibrant hommage à la longue et méritoire activité que le président sortant avait consacrée aux Chemins de fer fédéraux.

Pour occuper les trois sièges vacants, le gouvernement fédéral a désigné MM. Pierre Glasson, Dr en droit, conseiller national, Fribourg, Willy Ritschard, conseiller d'Etat, Luterbach, et Ernst von Roten, conseiller d'Etat, Rarogne. Il a en outre nommé président pour la période de 1966 à 1968 M. Hans Fischer, Grosswangen (LU), déjà vice-président, cette charge étant assumée désormais par M. Rudolf Meier, Eglisau, député au Conseil des Etats.

2. Direction générale et Directions d'arrondissement

La Direction générale a tenu 47 séances, au cours desquelles elle a pris 398 décisions. De plus, elle s'est réunie quatre fois avec les Directeurs d'arrondissement, pour de larges échanges de vues sur des questions importantes.

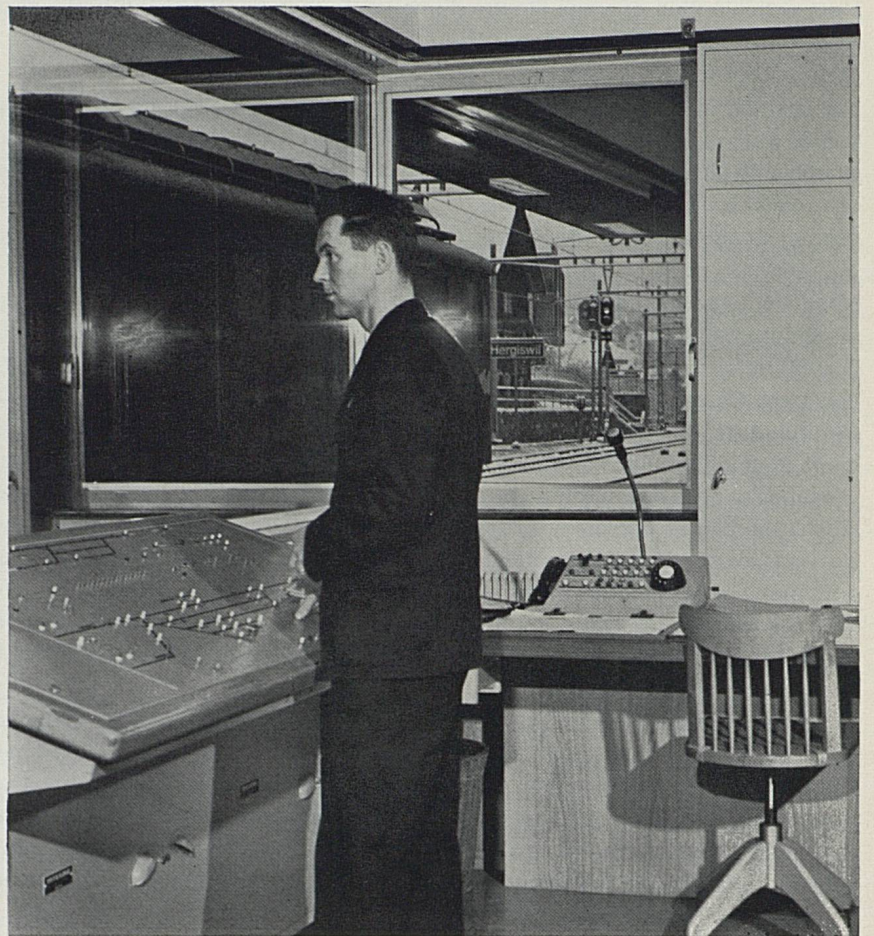
Des mutations se sont aussi produites à la tête des départements et des divisions. Le président de la Direction générale, M. Hugo Gschwind, a fait valoir son droit à la retraite pour raison d'âge; le Conseil fédéral avait fait appel à lui pour diriger, à partir du 1^{er} décembre 1949, le département commercial et du contentieux, d'où il passa, un an et demi plus tard, à la tête du département des finances et du personnel, tout en accédant à la présidence. Le chef du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie ainsi que le président du Conseil d'administration ont relevé les grands services rendus par le démissionnaire et lui ont exprimé leur reconnaissance. Le Conseil fédéral a désigné comme président, à partir du 1^{er} janvier 1966, M. Otto Wichser, ingénieur diplômé et directeur général, et il a appelé à la Direction générale M. Karl Wellinger, Dr en droit, chef de l'exploitation du II^e arrondissement, à Lucerne.



Avec les anciens appareils d'enclenchement mécaniques, les aiguilles et les signaux devaient être manœuvrés individuellement à l'aide de leviers massifs; avec les pupitres géographiques modernes, il suffit de presser un bouton pour les actionner. En enfonçant simultanément la touche d'origine et la touche de fin d'itinéraire, on peut même disposer en position correcte la totalité des aiguilles et des signaux qui intéressent le parcours désiré.

Photo supérieure: Tableau synoptique des voies dans un grand poste d'enclenchement (Lausanne).

Photo inférieure: Pupitre d'enclenchement d'une petite gare (Hergiswil, ligne du Brunig).



Le Conseil d'administration a confié à M. Arnold Schärer, Dr ès sciences économiques, les destinées de la nouvelle division de l'organisation et de l'informatique, qui, créée le 1^{er} avril 1965, est rattachée à la Direction générale. Trois chefs de division ont quitté leurs fonctions à la fin de l'année pour avoir atteint la limite d'âge. Ce sont, à la Direction générale, l'ingénieur en chef de la traction, M. Franz Gerber, Dr h. c., chef de la division de la traction et des ateliers, et le chef principal de l'exploitation, M. Henri Roche, chef de la division de l'exploitation, ainsi qu'à la Direction du III^e arrondissement, à Zurich, M. Hans Girsberger, Dr en droit, directeur-suppléant et chef de la division administrative. La Direction générale a vivement remercié ces trois hauts fonctionnaires de leur précieux concours. Ils ont été remplacés, dans l'ordre, par MM. Erwin Meyer, ingénieur diplômé, Dr ès sciences techniques et professeur, Arthur Borer, ingénieur diplômé, et Hermann Büchel, Dr en droit et avocat. A la Direction du II^e arrondissement, à Lucerne, M. Ernst Schneider, Dr ès sciences économiques, a été désigné pour succéder au chef d'exploitation, appelé à la Direction générale. M. Walter Bussmann, ingénieur diplômé, a été nommé chef de la division de la traction à la Direction du III^e arrondissement, à Zurich.

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

La population suisse manifeste un intérêt très vif pour les chemins de fer. Le réseau national s'attache à lui faire connaître les innovations, les progrès techniques et les principaux problèmes de l'entreprise. Il y parvient d'autant mieux qu'il entretient de bonnes relations avec la presse, la radio et la télévision. Il continue en outre à se servir du cinéma comme moyen d'information. Les films intitulés «La Ronde des secondes» et «Voie libre» ont été achevés et distribués aux salles obscures, où ils passent en complément de programme. La deuxième de ces bandes a été classée parmi les dix meilleurs documentaires européens de 1965. Depuis peu, le secrétariat des Suisses à l'étranger de la Nouvelle société helvétique se charge de remettre les films CFF aux intéressés qui se trouvent hors du pays. La liste des publications documentaires s'est enrichie d'un ouvrage illustré d'une haute tenue: «SBB/CFF/FFS» et d'une brochure: «Les CFF au rythme du temps».

L'Exposition internationale des transports et communications de Munich a permis de faire de la réclame auprès d'un public cosmopolite, tant pour les chemins de fer suisses que pour la Suisse, pays de tourisme. Une fois de plus, le Circarama, avec son film projeté sur un grand écran circulaire, a constitué une attraction de premier ordre, comme à l'EXPO de Lausanne, en 1964. Sur les trois millions et demi de visiteurs, quelque deux millions ont vu ce spectacle unique, que rehaussait encore l'accompagnement musical.

L'activité du service de publicité a été caractérisée par une campagne systématique, axée sur l'accroissement du potentiel des CFF. Pour rappeler aux voyageurs les multiples possibilités qui leur sont offertes et l'amélioration du confort, ce service a multiplié les petits moyens de réclame et créé quatre affiches de format universel. Ces dernières montraient les avantages du train en toute saison. C'est ainsi que l'affiche d'hiver s'intitulait «L'Heure des CFF», celle du printemps répandait le slogan «Pour l'automobiliste, un abonnement pour demi-billets», tandis que celle de l'été conseillait de recourir aux CFF pour les voyages de vacances et celle de l'automne proclamait: «Recommandé par le chef, le wagon-restaurant CFF». Une autre affiche de mêmes dimensions, apposée dans le rayon des trains Trans-Europ-Express, a engagé le public à utiliser les services de ces «champions européens du rail». Les nombreuses annonces insérées dans les quotidiens et périodiques ont eu pour thème notamment les voyages d'hiver, le tourisme pédestre, les trains TEE, les wagons-lits et les voitures-couchettes. L'effort entrepris en vue de faire mieux connaître les avantages de l'abonnement pour demi-billets et les facilités pour les voyages en famille s'est poursuivi.

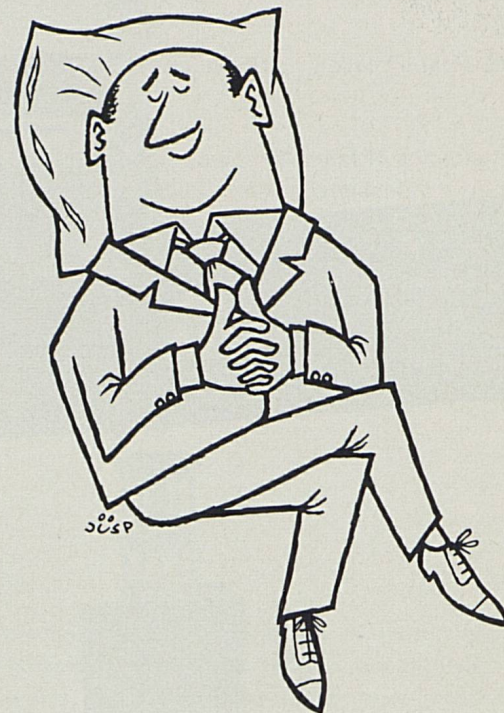
Un programme de publicité a aussi été établi pour les transports de marchandises, qui constituent une importante source de recettes. Le Courrier du rail, depuis longtemps familier aux expéditeurs, est apparu comme l'intermédiaire approprié pour leur signaler l'accroissement de la capacité du chemin de fer et le trafic programmé (trains de zone et trains-blocs). Les foires nationales telles que la Foire d'échantillons et le Comptoir suisse ont fourni une excellente occasion de renseigner les clients du rail sur les réalisations du chemin de fer en général et sur les wagons spéciaux pour envois de toute sorte en particulier.

Pour
mon
chef

les
CFF



Se refaire pour les affaires
CFF



Deux productions de l'atelier
du service de publicité CFF

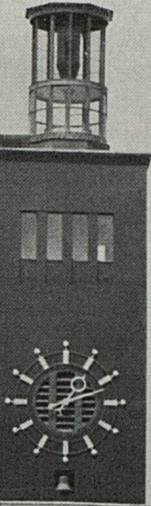
III. Affaires internationales

Dès le début de l'ère ferroviaire, l'interpénétration des réseaux les a amenés à résoudre des questions d'exploitation et des problèmes commerciaux, techniques et juridiques sur le plan international. Depuis plusieurs dizaines d'années déjà, une véritable collaboration s'est instaurée entre eux. L'organisme de liaison le plus important pour les CFF est l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui a été créée en 1922 et groupe aujourd'hui plus de 60 administrations ferroviaires de l'Europe occidentale et orientale et d'outre-mer. Ses huit commissions se sont occupées notamment de l'amélioration du système de réservation des places et de l'unification de l'aménagement intérieur des voitures dans le trafic international. En outre, la mise au point d'un système unifié d'attelage automatique a été poursuivie; c'est là une question qui soulève de multiples problèmes d'organisation et d'ordre technique et qui a d'importantes implications financières, face à l'ampleur du parc des chemins de fer européens. Au nombre des travaux destinés à préparer l'avenir, figurent aussi les enquêtes systématiques concernant l'automatisation accrue de l'exploitation ferroviaire.

En leur qualité d'administration gérante du Comité international des transports par chemins de fer (CIT), les CFF ont joué un rôle déterminant dans le développement du droit international des transports, qui a son fondement dans les conventions internationales relatives au transport des voyageurs et des marchandises (CIV et CIM); ils ont aussi participé activement à l'élaboration et à la révision des prescriptions d'exécution édictées par les administrations ferroviaires. C'est ainsi que le comité directeur du CIT a pris quelques décisions de principe touchant la responsabilité en trafic international des voyageurs et qu'il a fixé la voie à suivre dans ce domaine. Depuis le début de 1965, les chemins de fer sont qualifiés, en vertu de la CIM, pour prendre, d'entente avec leur gouvernement, des mesures propres à concentrer le trafic international des marchandises sur les grandes voies d'acheminement.



CIRCARAMA DER SCHWEIZERBAHNEN



Entre autres sujets, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) s'est occupée en deux sessions de la situation financière des chemins de fer, des problèmes posés par les transports urbains, et de la standardisation des locomotives.

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.

L'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), qui groupe actuellement 15 administrations, s'est occupée surtout de l'exploitation du réseau Europabus. Son activité a été satisfaisante au cours de l'exercice. Le bureau de New York a vu son chiffre d'affaires augmenter de 26 %.

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) concernant plus particulièrement les transports. Les réseaux attachent une importance toute particulière à la décision, prise par le Conseil le 22 juin, de créer un système de tarification à fourchettes.

IV. Informatique

L'informatique est une science qui traite et analyse mécaniquement des données en vue de fournir à bref délai des informations sur des faits d'exploitation tels que le trafic, le personnel et les finances. Grâce à elle, les organes directeurs de l'entreprise disposent des éléments dont ils ont besoin pour juger la marche des affaires et prendre des décisions. Aux Chemins de fer fédéraux, elle comprend actuellement le traitement électronique des informations et les travaux de statistique centralisés. Ces deux tâches constituent, avec l'organisation administrative, le principal domaine d'activité de la nouvelle « division de l'organisation et de l'informatique », créée au mois d'avril 1965.

Forts des expériences faites avec les installations mécanographiques traditionnelles qui ont été introduites il y a plus de quarante ans, les Chemins de fer fédéraux ont aussi modifié leurs conceptions en fonction de leurs nouvelles possibilités lorsque, en 1961, ils ont adopté le traitement électronique des informations. Ces nouvelles conceptions s'inspirent du principe du traitement intégré des informations; autrement dit, toutes les données sont recueillies une seule fois, enregistrées par un procédé mécanique et mises en valeur selon les besoins (voir à ce sujet le rapport spécial « L'évolution du traitement de l'information aux CFF » annexé au rapport de gestion de 1962). En conséquence, les différentes tâches doivent être non plus considérées isolément, mais comme éléments groupés par objet en ensembles de traitement; il est alors possible de développer des systèmes cybernétiques qui supposent la fourniture réciproque et accélérée d'informations entre les organes de commande et de régulation, d'une part, et les organes d'exécution, d'autre part.

Ces dernières années, dans le dessein de procéder par étapes, on a mis au point et partiellement réalisé les tâches fondamentales — y compris les développements qu'elles impliquent — des ensembles « Transport des marchandises », « Transport des voyageurs », « Personnel » et « Matières »; c'est là un travail qui a été exécuté en étroite collaboration avec les divisions intéressées.

Au cours de l'exercice, de nouveaux travaux ont pu être confiés à l'ensemble électronique de gestion. C'est ainsi qu'ont été attribués: à l'ensemble de traitement « Transport des marchandises », le décompte et la statistique complets des parcours internationaux des wagons de la société « Interfrigo », une nouvelle étape du traitement des informations concernant les wagons franchissant la frontière (photo page 18), un

A gauche: Détail de l'Exposition internationale des transports et communications, à Munich: le cinéma circulaire « Circarama » des chemins de fer suisses.



Actuellement, les chemins de fer européens procèdent au marquage uniforme de leurs wagons à l'aide d'un numéro de douze chiffres. Cela permettra d'appliquer des méthodes modernes en vue de l'inventaire, de la transmission et de l'exploitation des informations. Depuis les voies du triage, l'agent communique par radio les numéros de wagons au central téléimprimeurs.

nouveau procédé de décompte des transports internationaux de marchandises en trafic avec la France ainsi qu'une méthode de calcul permettant de simuler les opérations d'embranchement dans les gares de triage; à l'ensemble de traitement «Transport des voyageurs»: le décompte et la statistique mécanisés des billets suisses à destination fixe qu'émettent les gares dotées d'imprimeuses de guichet; à l'ensemble de traitement «Personnel»: le paiement des 25 000 rentes-vieillesse et invalidité en nombre rond; à l'ensemble de traitement «Matières»: la mécanisation du décompte du matériel de voie. A la suite de ces nouvelles tâches, l'ensemble électronique de gestion a déjà fonctionné régulièrement avec une équipe et demie en moyenne durant l'exercice. Il a continué à travailler d'une manière sûre et sans que se produisent des incidents graves de nature à troubler l'exécution du programme.

Sont actuellement à l'étude: la conception d'un système cybernétique «Trafic des marchandises», la question de la répartition des wagons vides à l'aide de l'ensemble électronique de gestion ainsi qu'un travail de recherche opérationnelle pour la formation simultanée des trains dans les gares de triage. Dans l'ensemble de traitement «Transport des voyageurs», le cahier des charges pour la réservation électronique des places a été mis au point, et les entreprises spécialisées ont été priées de présenter des projets et des offres pour une installation appropriée. Les travaux préparatoires relatifs à la mécanisation de la paie sont suffisamment avancés pour qu'il soit possible de passer à la programmation; il s'agit là d'une tâche fondamentale de l'ensemble de traitement «Personnel».

De nouvelles améliorations ont été apportées aux publications statistiques courantes, notamment à l'annuaire statistique, aux documents internes concernant le trafic des voyageurs, des bagages, des colis express et des marchandises, aux statistiques de l'exploitation et du personnel, aux tableaux concernant les indices de la productivité des services des gares, des trains et de la traction ainsi qu'au tableau des résultats d'exploitation approximatifs. En outre, aux fins d'assurer une plus ample information des organes directeurs, les tableaux graphiques sur l'évolution continue de la marche de l'entreprise ont été complétés. Enfin, l'«Aide-mémoire statistique des CFF», format de poche, qui avait paru pour la première fois en 1964, a été réédité, en raison de l'intérêt qu'il a suscité.

V. Personnel

1. Effectif	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur moyenne annuelle			
	1964	%	1965	%
a. Classement par activité				
Direction et administration: personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	3 165	7,3	3 224	7,5
Gares: chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	20 664	47,6	20 582	47,6
Traction: mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 547	10,5	4 591	10,6
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 409	7,8	3 350	7,7
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	1 342	3,1	1 382	3,2
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 728	10,9	4 562	10,6
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	4 063	9,3	4 027	9,3
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	220	0,5	223	0,5
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 279	3,0	1 293	3,0
b. Classement par conditions d'engagement				
Personnel permanent	37 810	87,1	38 118	88,2
Personnel auxiliaire	3 063	7,1	2 695	6,2
Apprentis et candidats ouvriers	1 317	3,0	1 381	3,2
Total du propre personnel	42 190	97,2	42 194	97,6
Ouvriers d'entrepreneur	1 227	2,8	1 040	2,4
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	43 417	100,0	43 234	100,0

Par rapport à l'année précédente, l'effectif du personnel a diminué de 183 unités.

2. Questions d'ordre général

L'arrêté que le Conseil fédéral a pris le 26 février 1965 à titre de mesure conjoncturelle, à la fois pour limiter l'effectif total du personnel des entreprises et pour réduire le nombre des travailleurs étrangers soumis à contrôle, visait aussi les Chemins de fer fédéraux, qui sont parvenus à licencier des étrangers au-delà de la proportion prescrite, tout en contenant le chiffre de leur personnel dans les limites requises. Le recrutement, toujours malaisé dans les grands centres quand il s'agit d'ouvriers, est devenu sensiblement plus facile pour les autres catégories d'agents, dont les fonctionnaires de l'exploitation. Le paiement en espèces de jours de repos ou de vacances différés et d'heures supplémentaires, qui était de règle les années précédentes, s'est imposé bien moins souvent. Cette détente s'explique en particulier par la simplification du mode d'enregistrement et de la comptabilité dans le trafic des marchandises ainsi que par l'accroissement de l'effectif féminin dans le service des gares.

Le souci de maintenir un bon état d'esprit dans l'entreprise et de la gérer sainement fait que le droit de discussion conféré à tout le personnel est respecté d'une manière scrupuleuse. Les sept commissions formées de délégués des services et de la Direction générale ont été appelées plusieurs fois à donner leur avis sur les principales innovations, pour tenter ainsi de mettre en harmonie la théorie et la pratique. Chaque agent peut en outre adresser des propositions utiles à la Direction générale elle-même, qui décerne une récompense pour celles qu'elle retient. En 1965, elle en a reçu 159, dont 77 furent primées.

L'évaluation des postes de travail dans les services administratifs de la Direction générale et des Directions d'arrondissement est parvenue à son terme. Au début de septembre, la Direction générale a approuvé le rapport sur l'état des postes qui en est issu.

Le service psychologique de la division du personnel a collaboré aux opérations de recrutement avec les organismes intéressés, en leur fournissant des renseignements sur les aptitudes des candidats dans quelque 1800 cas. Il s'est occupé tout particulièrement des méthodes de formation du personnel et des procédés modernes d'enseignement. Des études méthodologiques approfondies ont été entreprises en vue de l'élaboration d'un système approprié de qualification.

3. Rétribution

Du fait que l'échelle des traitements, appointements et salaires correspondait encore à l'indice de 202,7 points, les Chambres fédérales ont ajusté les rétributions des agents de la Confédération. L'allocation votée compense le renchérissement jusqu'à la limite de 213,8 points. De son côté, le Conseil fédéral a relevé les indemnités pour voyages de service (règlement 114.1) et pour horaire de travail irrégulier (règlement 113.6). En outre, la Direction générale a édicté un nouveau règlement concernant l'indemnité pour remplacement dans une fonction plus élevée: c'est la dernière mesure d'application de quelque importance nécessitée par la nouvelle classification des fonctions (règlement 113.1).

4. Prévoyance sociale

a. Généralités

Pour les Chemins de fer fédéraux, la prévoyance sociale est un élément important d'une politique d'entreprise orientée vers le progrès. Aussi ne se contentent-ils pas de s'acquitter de leurs obligations légales, mais ils consacrent des sommes appréciables à des réalisations plus étendues et encouragent l'activité déployée par les assistantes sociales en matière d'aide individuelle. Le fonds de prévoyance, la caisse de secours et la caisse de prêts ont permis d'intervenir efficacement dans bien des cas. Le reclassement professionnel des agents handicapés par suite de maladie ou d'accident a fait l'objet d'un soin particulier. Cette tâche incombe à un organisme spécial, qui est rattaché au service médical.

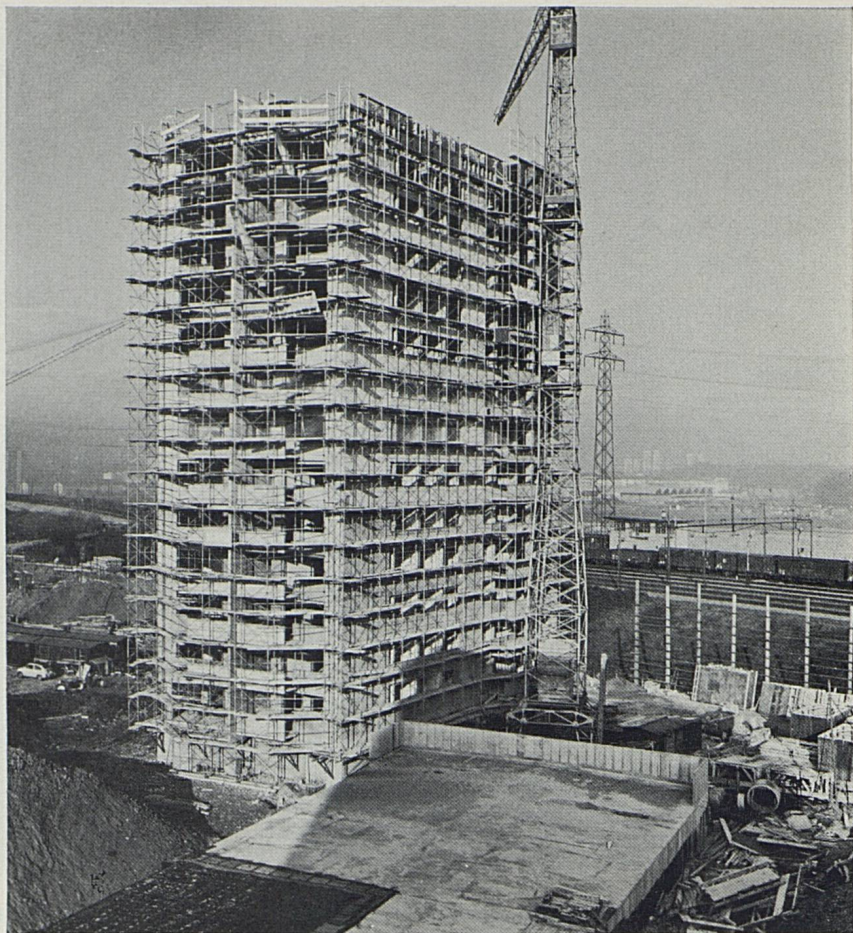
b. Logement

Les Chemins de fer fédéraux ont toujours considéré comme un de leurs devoirs sociaux d'aider leur personnel à se loger convenablement. La nécessité d'être à pied d'œuvre pour assurer l'exploitation comme aussi l'irrégularité des tours de jour et de nuit voudraient qu'une grande partie des agents élisent domicile à proximité de leur lieu de travail, ce qui n'est pas toujours aisé, notamment quand ils sont employés dans des services à effectifs nombreux qui, tels ceux des gares de triage, se trouvent à l'écart des zones habitées. Dans les grandes villes, l'une des causes, et non des moindres, des difficultés de recrutement réside dans l'absence d'appartements d'un prix abordable. Ces circonstances ont amené les CFF à vouer la plus grande sollicitude à la question du logement. Contrairement à certaines administrations ferroviaires de l'étranger, ils préfèrent accorder des prêts hypothécaires pour encourager la construction sous une forme coopérative ou individuelle plutôt que de créer de véritables cités de cheminots. D'ailleurs, ces derniers passent, en Suisse, pour les promoteurs de la coopération dans le domaine du logement.

En matière d'intérêt et d'amortissement, les Chemins de fer fédéraux font aux coopératives d'habitation les mêmes conditions que l'administration fédérale. Pour contrebalancer les effets de l'enchérissement des terrains et du coût de la construction, il a fallu, à plusieurs reprises, réduire le taux d'intérêt des nouvelles hypothèques, au point que le niveau le plus bas est maintenant de 1 % seulement. Pour l'ensemble des coopératives, le taux moyen s'établit à 3,33 %. Pour les maisons familiales et les appartements achetés par des fonctionnaires isolés, il suit les fluctuations des taux bancaires, avec un abattement qui est en général de ¼ %.

Bien que les prêts hypothécaires constituent toujours le principal facteur d'encouragement, la pénurie de logements a pris dans certaines grandes agglomérations une tournure telle qu'il est devenu nécessaire de recourir à des mesures directes. C'est ainsi que les CFF se sont mis à acquérir ou à faire construire eux-mêmes des immeubles locatifs, en nombre limité, dans les régions de Bâle, Zurich et Genève, quand ils n'ont pas accordé à des coopératives d'habitation des droits de superficie à des conditions avantageuses.

Une des trois maisons-tours, avec logements pour le personnel, édifiées à Muttenz par les CFF. Gros œuvre en voie d'achèvement.



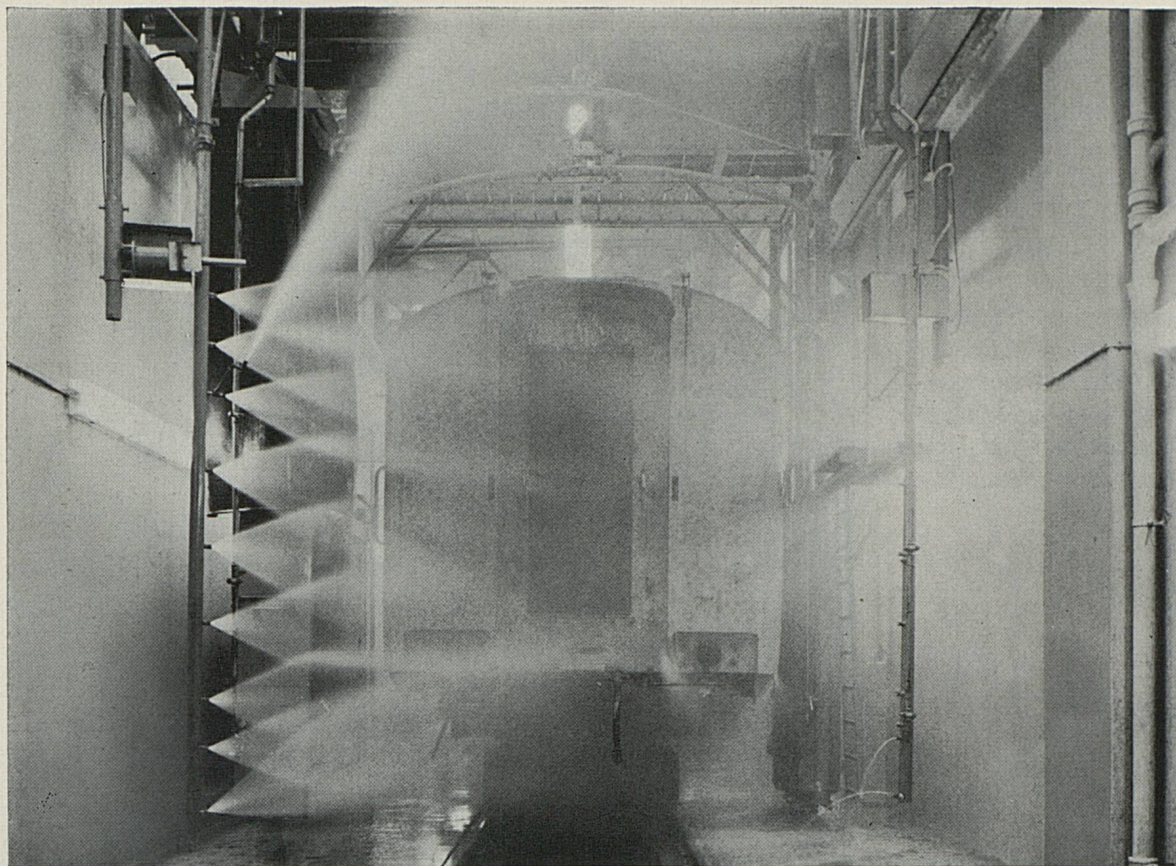
De fin 1950 à fin 1965, les capitaux consacrés au logement par les Chemins de fer fédéraux ont passé de 53 à 208 millions de francs, tandis que le nombre des habitations louées ou en construction est monté de quelque 5000 à environ 8300, non compris les 2900 qui se trouvent dans les bâtiments de service. Au 31 décembre 1965, l'entreprise possédait ou finançait partiellement 11 200 logements en tout, lesquels ont ainsi abrité, durant l'exercice, 29 % des 38 100 agents à poste fixe.

Jusqu'à fin 1962 les fonds provenaient exclusivement de la caisse de pensions et de secours. En 1963, la Confédération a accordé un premier prêt à intérêt réduit pour la construction de logements à caractère social. Il s'agissait de 50 millions de francs à 3 $\frac{1}{4}$ %. Un autre prêt, de 40 millions à 3 $\frac{1}{2}$ %, est prévu pour 1966.

Pour les Chemins de fer fédéraux, la différence entre l'intérêt perçu et celui qu'ils doivent payer représentait en 1964 une charge d'un million de francs. Les mesures en cours d'exécution vont la faire passer à 2 ou 2,5 millions de francs. La charge annuelle figure pour l'essentiel à l'article « Intérêts complémentaires résultant de la garantie de l'intérêt de 4 % sur la fortune de la caisse de pensions et de secours », dans le compte de profits et pertes.

c. Caisse de pensions et de secours

A la fin de l'exercice, 36 049 assurés (36 027 en 1964) et 3015 déposants (2862) faisaient partie de la caisse de pensions et de secours; la somme des gains assurés se montait à 447,6 millions de francs (440,5 millions). Les rentes, servies à 22 164 (22 341) retraités pour raison d'âge, invalides, veuves et orphelins, se sont chiffrées par 108,8 millions de francs (101,7 millions). Tout comme le personnel en activité de service, les bénéficiaires de rente ont touché une allocation de renchérissement. Pour plus de précisions, il y a lieu de consulter le rapport annuel de l'institution.



La nouvelle installation de décapage chimique aux ateliers de Zurich permet l'enlèvement rapide, entièrement automatique, de l'ancienne peinture des véhicules.

d. Assurance-accidents et prévention des accidents

Les agences CNA des Chemins de fer fédéraux ont établi les comptes de 8091 accidents professionnels (9367 en 1964) et de 4463 accidents non professionnels (4605). A la fin de l'exercice, les rentes payées aux invalides et aux survivants étaient au nombre de 1601 (1572) pour l'assurance des accidents professionnels et de 865 (838) pour celle des accidents non professionnels. Les règlements de dommages et les rentes ont absorbé dans l'ensemble 11,4 millions de francs (10,4 millions). En raison de l'augmentation des frais entraînés par les accidents, la CNA a dû porter le taux des primes pour les accidents professionnels de 15 à 17 ‰ à partir du 1^{er} janvier 1966.

Etant donné que l'on ne saurait réduire le nombre des accidents sans en connaître notamment les causes les plus fréquentes, le service de prévention que les CFF ont créé il y a déjà plusieurs années, a encore donné une série de cours d'instruction. Par ailleurs, la préparation des semaines de prévention des accidents organisée pour 1966 par l'Union internationale des chemins de fer est menée activement.

e. Caisse-maladie

La caisse-maladie des Chemins de fer fédéraux, qui assurait à la fin de l'exercice 44 075 agents en activité de service ou retraités, a consacré aux soins médicaux et pharmaceutiques en moyenne 179 fr. 58 par adhérent, c'est-à-dire 20 francs de plus que l'année précédente. La cause essentielle de l'aggravation des charges réside non pas dans un accroissement de la morbidité, mais dans la hausse considérable des tarifs des médecins et des hôpitaux. Le compte de l'assurance des soins médicaux et pharmaceutiques, qui s'était soldé par un excédent de recettes de plus de 600 000 francs à la fin de l'exercice précédent, accuse cette fois un déficit de 8079 francs. Les nouveaux statuts découlant de la révision de la loi fédérale sur l'assurance



Nouveau bâtiment à la gare principale de Zurich. Cet édifice abrite notamment les bureaux de la régulation des trains et des locomotives, chargés de surveiller le trafic sur les lignes principales du III^e arrondissement.

en cas de maladie et d'accidents ne prévoient pas seulement une amélioration des prestations; ils permettent aussi d'accueillir désormais les familles d'agents. Pour plus de détails, il convient de se reporter au rapport annuel de la caisse.

f. Service médical

Le nombre des cas de maladie a légèrement augmenté, surtout en raison d'affections saisonnières (grippe). Alors que la fréquence des accidents professionnels a heureusement diminué, les accidents non professionnels, en particulier ceux qui sont imputables au sport et à la circulation, se sont multipliés. Du fait de leur gravité, le temps de guérison a été généralement plus long, ce qui a influé sur la statistique de la morbidité.

	1963	1964	1965
Effectif compris dans la statistique	38 642	39 121	39 493
Cas de maladie	17 917	14 584	15 758
Accidents professionnels	3 161	2 957	2 859
Accidents non professionnels	2 846	2 500	2 792
Absences de courte durée	22 860	19 884	21 805

Durée moyenne des absences, en jours, d'après la cause:

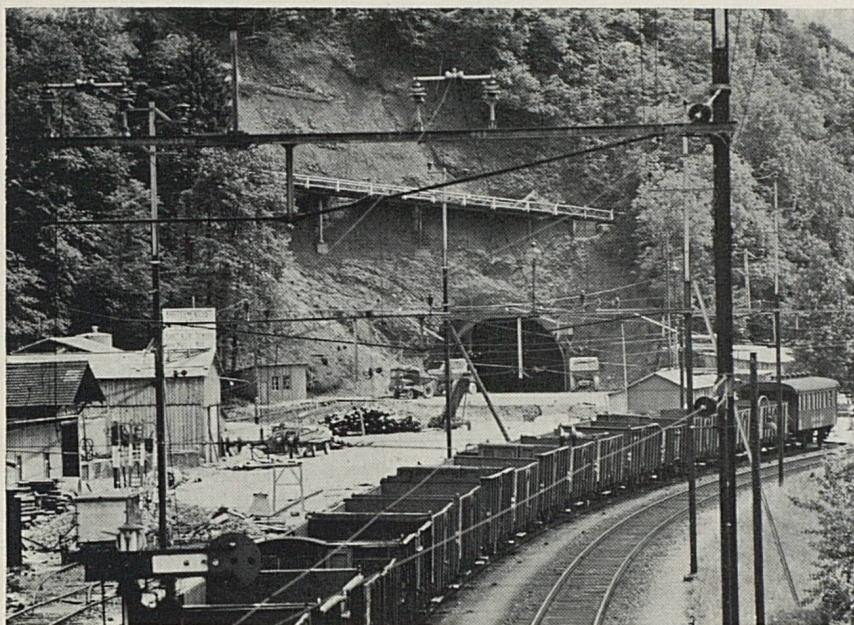
Maladie	10,57	9,28	9,85
Accidents professionnels	1,72	1,79	1,69
Accidents non professionnels	2,00	1,67	2,26
Absences de courte durée	1,17	0,97	1,08
Somme des jours d'absence	15,46	13,71	14,88

Durée moyenne des absences, en jours, par genre d'activité:	1963	1964	1965
Service de bureau	7,98	7,60	9,28
Travail en plein air	19,49	17,76	18,45
Bureau et plein air	14,35	12,47	13,63
Service des locomotives	13,19	11,65	12,38
Accompagnement des trains	15,24	12,78	15,62
Emplois des ateliers principaux (sans le bureau)	19,40	18,29	18,75

Durée moyenne de la guérison (nombre de jours par cas):			
Maladies	22,79	24,91	24,68
Accidents professionnels	21,07	23,69	23,42
Accidents non professionnels	27,14	26,16	31,96
Absences de courte durée	1,98	1,90	1,95

L'étude comparative des absences du personnel dues à la maladie au cours des deux dernières décennies montre que la moyenne de la morbidité, qui était de 13 jours dans la période de 1946 à 1955, est tombée à 11,8 jours dans les années comprises entre 1956 et 1965. Compte tenu de l'âge moyen de la retraite, ce chiffre peut être rapproché avantageusement des données statistiques de diverses administrations ferroviaires des pays voisins.

Le nombre des visites médicales d'admission (3036) dénote un léger fléchissement. Quant à la proportion des candidats inaptes ou déclarés aptes sous réserve, elle n'a pas varié. Les examens périodiques de mécaniciens de locomotives ont été au nombre de 900. Aucun diagnostic n'a causé de surprise notable. L'efficacité de cette prophylaxie de groupe ressort du fait que, depuis douze ans, beaucoup moins de mécaniciens doivent être accompagnés. La campagne de prévention de la tuberculose a suivi son cours. Les résultats provisoires confirment le plafonnement des nouveaux cas, qu'il s'agisse de tuberculose pulmonaire active, ignorée, ou de carcinomes des poumons et des bronches.



L'aménagement du tronçon Zurich-Coire/Buchs comprend la reconstruction complète du parcours Ziegelbrücke-Weesen/Gäsi, actuellement en cours. Le tunnel du Biberlikopf, à l'extrémité est de la gare de Ziegelbrücke, est presque achevé.

Trains-blocs, le « pipe-line roulant » des CFF pour toutes les marchandises

