

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1966)

Rubrik: Gestion de l'entreprise 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: 30.12.2025

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

I. Conseil d'administration et direction

Conseil d'administration

Sous la présidence de M. Hans Fischer, le Conseil d'administration s'est réuni six fois, comme les années précédentes. Il a délibéré sur 48 affaires en tout, et s'est fait tenir au courant, par la Direction générale, de l'évolution du trafic et des variations de l'effectif du personnel. A l'issue d'une séance tenue à Bâle, le Conseil s'est rendu à la Foire internationale de la manutention. Une autre fois, il a visité la gare de Berne, dont l'agrandissement est en cours et où les nouvelles installations nécessaires à l'exploitation sont pour ainsi dire achevées depuis septembre 1966.

Une seule mutation s'est produite: le départ, à la fin de l'année, de M. Gion Darms, député au Conseil des Etats, Coire, qui avait atteint la limite d'âge. Pendant la période de plus de onze ans où il a siégé au Conseil d'administration, le démissionnaire a pris une part active à l'étude des problèmes de gestion de l'entreprise. Le président s'est fait l'interprète des Chemins de fer fédéraux pour le remercier de son précieux concours. Pour occuper le siège devenu vacant, le Conseil fédéral a désigné M. Gion Willi, conseiller d'Etat, Coire.

Direction

La Direction générale a tenu 46 séances consacrées à la gestion de l'entreprise et à un grand nombre d'autres affaires importantes. Elle a pris 359 décisions. Lors de quatre conférences, les directeurs généraux et les directeurs d'arrondissement ont procédé à un échange de vues de portée générale. L'évolution des transports et des effectifs, les répercussions de la poursuite éventuelle des nationalisations de compagnies privées, les possibilités d'améliorer le passage des voyageurs de leur propre véhicule à la voiture de chemin de fer et les mesures à prendre en vue de la réduction de la durée du travail ont particulièrement retenu leur attention.

Il n'y a pas eu de changement à la tête de l'entreprise, qu'il s'agisse des directeurs ou des chefs de division de la Direction générale. A la Direction du 1^{er} arrondissement, à Lausanne, MM. Auguste Fontolliet, chef de la division des travaux, et Henri Dupuis, chef de la division de la traction, ont fait valoir leur droit à la retraite. La Direction générale leur a exprimé ses vifs remerciements pour l'activité, couronnée de succès, qu'ils ont déployée au service des Chemins de fer fédéraux pendant de nombreuses années. Les nouveaux titulaires de ces postes sont MM. Roger Desponds et André Brocard, tous deux ingénieurs diplômés.

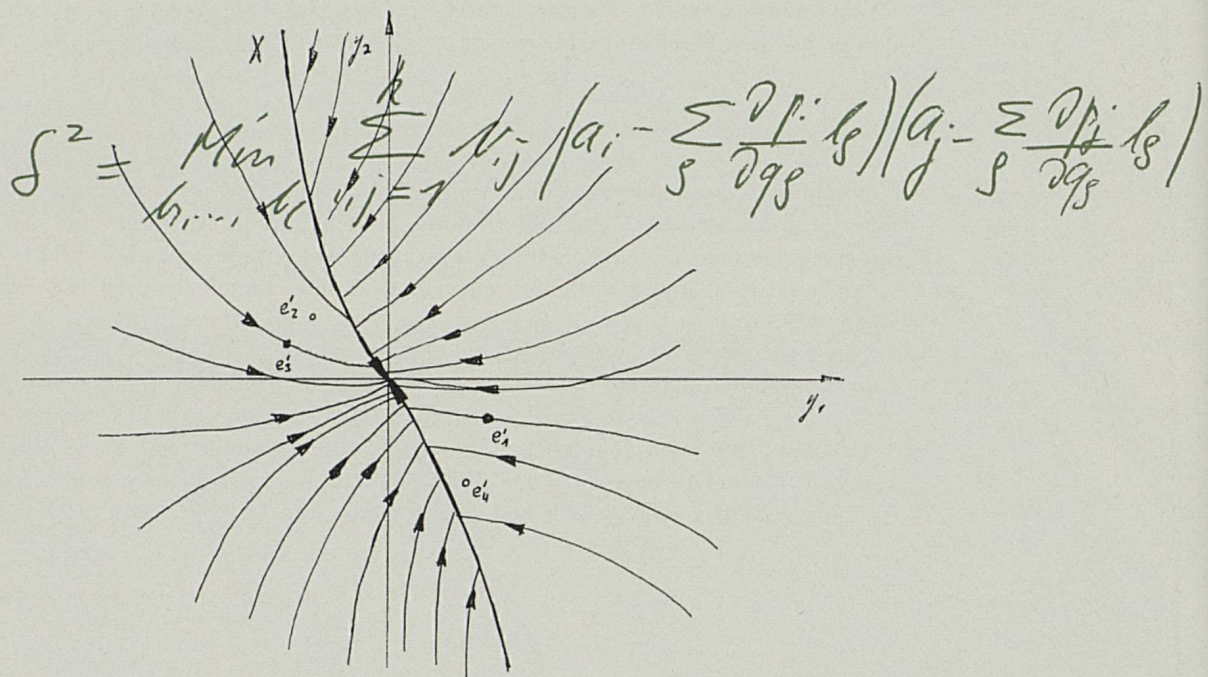
II. Planification et études

Ces dernières années, soucieux d'améliorer leur potentiel et leur productivité en recourant aux méthodes scientifiques et techniques les plus récentes, les Chemins de fer fédéraux ont considérablement développé leur activité en matière de planification et d'études, non sans collaborer avec des conseillers professionnels et des entreprises industrielles. La concurrence à laquelle le rail est en butte de la part d'autres transporteurs confère à ces travaux une portée particulière. Plus que jamais, l'entreprise doit élaborer ses plans de façon à se consacrer de préférence aux transports pour lesquels elle est le mieux outillée et le plus avantageuse. Les CFF s'engagent dans cette voie d'autant plus résolument que la loi leur fait une obligation de maintenir leur appareil de transport en bon état d'entretien et de l'adapter aussi bien aux exigences du trafic qu'aux progrès de la technique.

Les nécessités de l'exploitation ferroviaire moderne ont dicté un corps de doctrines qui est à la base de la planification à long terme et des études de détail au niveau de l'exécution. Des résultats de ces études ont déjà passé dans la pratique; d'autres seront bientôt utilisables. Les solutions retenues s'inspirent de plus en plus des nouvelles méthodes de gestion et des nouveaux principes de mathématiques appliquées; elles mettent en œuvre les ressources de l'électronique et de l'informatique.

- ◀ Symbiose exemplaire entre le chemin de fer et les services postaux à la nouvelle gare de Berne. Des voies de raccordement pénètrent directement dans la gare postale (à droite). Le bâtiment d'exploitation des postes, qui enjambe les voies, est relié aux quais par des monte-charge.

Les méthodes actuelles de gestion exigent que les organes de direction, de surveillance et d'exécution soient renseignés assez tôt pour pouvoir agir sans délai et coordonner leurs efforts en ayant toujours la situation bien en main. Les CFF se proposent d'atteindre cet objectif de concert avec les administrations groupées dans l'Union internationale des chemins de fer (UIC). A cet effet, ils feront appel aux nouvelles possibilités offertes par la cybernétique, c'est-à-dire à des systèmes intégrés d'enregistrement, de transmission et de traitement des données. Ce n'est pas ici le lieu de dissenter sur la planification à long terme, mais il convient de donner quelques exemples d'études et d'essais empruntés à diverses branches d'activité.



Le problème posé par la formation simultanée de trains de marchandises régionaux dans les gares de triage a été résolu par des procédés mathématiques, si bien que, grâce à un programme établi en conséquence, l'ordinateur électronique peut déjà fournir les données nécessaires à la planification de gares de triage équipées pour composer les trains à tranches multiples avec le minimum de mouvements de manœuvre. Ce programme pourra encore être développé en vue de son application quotidienne dans les centres de triage.

Pour la desserte optimale du rayon des gares de triage, un premier modèle mathématique a été aussi élaboré, puis programmé. Les travaux se poursuivent, car il s'agit maintenant de jeter les bases d'une planification ultérieure.

Le procédé mis au point l'an dernier pour permettre à l'ordinateur de simuler les parcours des wagons sur le dos d'âne a été appliqué quand il a fallu étudier en détail les installations de débranchement des nouvelles gares de triage de Schaffhouse, Bâle-Muttenz II, Lausanne-Denges et Zurich-Limattal. Il est désormais possible de calculer la cadence des wagons en fonction de tous les facteurs tels que la vitesse et la direction du vent, l'état de la voie et la température ambiante.

En vue de l'établissement du système de transmission indispensable à la gestion centralisée du trafic des marchandises, les CFF ont échangé avec les réseaux étrangers des informations reproduites sur des bandes perforées ou magnétiques. L'expérience étant concluante, ce mode de communication sera adopté progressivement pour la comptabilité des redevances dans le service international des wagons.

L'intense activité qu'ils déploient dans le domaine de la construction amène les Chemins de fer fédéraux à résoudre en outre des questions d'ordre technique par des études particulières, des essais et des mensurations, surtout lorsque la conception de l'ouvrage peut influencer sur la marche de l'exploitation et sur les coûts. C'est ainsi qu'ils analysent systématiquement la façon dont les rails sont sollicités par les locomotives des différents modèles. Les forces qui s'exercent à ce niveau sont mesurées à l'aide d'appareils fixés à la voie. D'après les résultats obtenus, la vitesse maximale de quelques types de machines pourrait être relevée sans dommage pour les rails.

D'autres recherches visent à l'extension de l'emploi des barres soudées de grande longueur. De tels rails offrent des avantages indéniables, mais ils suscitent quelques difficultés dans les courbes serrées. L'examen approfondi d'une voie d'essai a apporté les éléments du calcul des rayons minimums.

La mise en service de locomotives et de rames automotrices modernes et plus puissantes a aussi requis des études. La réduction des temps de parcours et l'accroissement des charges remorquées entraînent, surtout au démarrage, une consommation inhabituelle d'énergie. Des expériences avec des trains remorqués par des engins de force variable ont servi à déterminer les pointes de courant primaire et de puissance. – Il s'agissait par ailleurs de connaître la charge limite d'énergie électrique que les éléments classiques des caténaires sont en état de supporter. Une maquette permet de mesurer les températures lorsque la ligne de contact est parcourue par des courants intenses, sous une faible tension. La simulation de grandes variations de charge telles qu'il s'en produira à l'avenir a montré que les caténaires ont besoin d'être renforcées sur certains tronçons, où il faut de toute manière les renouveler en partie.

Depuis assez longtemps, les CFF examinent, en étroite collaboration avec l'Office de recherches et d'essais des chemins de fer européens (ORE) et avec des entreprises suisses, comment des informations pourraient être transmises de la voie à la locomotive, afin d'améliorer la sécurité des trains et d'augmenter le potentiel des lignes. Le dispositif d'arrêt automatique des trains, qui part de ce principe, a donné de bons résultats, mais il ne transmet qu'une information, et seulement dans le sens rail-véhicule. Les méthodes actuelles d'exploitation posent toutefois de plus grandes exigences et impliquent notamment la possibilité de faire passer des ordres de points fixes (gares, postes de régulation, etc.) aux engins moteurs en marche et réciproquement. Ces travaux ont abouti à l'adoption du conducteur de ligne. Il s'agit en bref d'un câble courant au milieu de la voie, qui, grâce à des champs électromagnétiques à haute fréquence, transmet des informations en nombre pour ainsi dire illimité, quand ce ne sont pas des conversations téléphoniques. Un dispositif central de commande assure en permanence l'exécution des ordres ainsi reçus. Des essais très poussés doivent avoir lieu sur la ligne du Saint-Gothard, entre Lavorgo et Bodio.

III. Collaboration internationale

Les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau collaboré très étroitement, dans les domaines les plus variés, avec divers réseaux étrangers et l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

Le problème de l'attelage automatique a continué à faire l'objet d'études approfondies, et d'importants progrès ont été réalisés. L'attelage de synthèse défini à la fin de 1965 existe maintenant sous forme de trois variantes, qui sont représentées chacune par cent exemplaires et dont les différences portent seulement sur le mécanisme de verrouillage et la suspension. Des essais comparatifs vont être faits sur des wagons de divers chemins de fer d'Etat, après quoi il sera possible d'arrêter le type d'attelage définitif. Dans le domaine



du matériel et de la traction, il y a lieu de noter de nouveaux progrès dans l'unification des équipements des voitures à voyageurs ainsi que l'adoption de mesures destinées à permettre l'alimentation complète des voitures en énergie électrique par la conduite de chauffage, dans la perspective d'une généralisation du chauffage électrique.

Comme les années précédentes, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) s'est occupée de la normalisation des comptes, de l'évolution du trafic et des investissements des chemins de fer. Elle a fait appel, le 20 octobre 1966, à la collaboration la plus étroite de l'UIC pour la poursuite des études dans le contexte de la politique générale des transports; à son avis, les éléments: structure du trafic, analyse des coûts, dimensions optimales des réseaux et investissements méritent d'être pris spécialement en considération.

A la demande de la Commission économique pour l'Europe (CEE), qui s'efforce notamment de parvenir à une unification généralisée des documents du commerce international, le Comité international des transports par chemin de fer (CIT), dont la gérance est assumée par les CFF, a mis au point le projet d'une nouvelle lettre de voiture CIM.

L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) a accordé une grande importance, au cours de 1966, aux travaux tendant à une refonte totale des conventions concernant le transport des voyageurs CIV et des marchandises CIM. Dans cette optique, la tâche du CIT consiste à demander l'opinion des administrations ferroviaires sur ces projets de réforme, de coordonner ces prises de position et de les défendre auprès de l'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 retracée au chapitre «Horaire et exploitation sur le plan international », page 8. Les questions tarifaires de portée internationale sont traitées au chapitre «Tarifs», page 4.

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) groupe maintenant 16 administrations. Le réseau Europabus compte 143 services; d'une longueur de plus de 100 000 km, il s'étend du Portugal au Proche-Orient. Le chiffre d'affaires, en augmentation régulière, a doublé en cinq ans.

Aucun progrès n'a pu être enregistré au cours de l'année écoulée dans le secteur de l'intégration des transports au sein de la Communauté économique européenne (CEE) et de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA). Un complet désaccord a été enregistré par le Conseil sur l'ensemble du problème de la tarification; la priorité est maintenant donnée aux mesures d'harmonisation de la concurrence et d'accès au marché.

La période transitoire prévue par la convention de Stockholm (AELE) pour l'élimination des droits de douane et des restrictions quantitatives a expiré le 31 décembre 1966. A cette même date, l'article 14 de la convention est entré pleinement en vigueur; cet article règle les rapports entre les entreprises publiques, d'une part, et les productions et les exploitations commerciales, d'autre part.

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'organisation analogue des chemins de fer de l'Europe orientale (OSJD) ont intensifié leur collaboration. Un groupe de travail commun a reçu pour mandat d'établir de nouvelles codifications uniformes (p. ex. pour les marchandises, les tarifs, les trains et les itinéraires) et de préparer la reprise des codes UIC existants par les chemins de fer de l'OSJD. Les CFF participent aussi à ces travaux, qui ont leur importance pour l'échange de données entre les réseaux.

IV. Personnel

		Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur, Moyenne annuelle			
Effectif	Nombre d'agents par secteurs d'activité:	1965	%	1966	%
	Direction et administration: personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	3 224	7,5	3 204	7,5
	Gares: chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	20 582	47,6	20 159	47,4
	Traction: mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 591	10,6	4 587	10,8
	Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 350	7,7	3 312	7,8
	Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	1 382	3,2	1 276	3,0
	Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 562	10,6	4 527	10,6
	Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	4 027	9,3	3 972	9,4
	Production et distribution du courant: personnel des usines élec- triques et des sous-stations	223	0,5	225	0,5
	Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 293	3,0	1 296	3,0
	Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	43 234	100,0	42 558	100,0

Par rapport à 1965, l'effectif moyen du personnel accuse une diminution de 676 unités, ou 1,5%. Dans les deux services où elle est la plus forte, savoir ceux des gares et des travaux, elle représente 2,5 et 2,1%. Elle varie de 0,6 à 0,9% en ce qui concerne l'accompagnement des trains, la traction et les ateliers principaux. Ailleurs, il n'y a eu pour ainsi dire pas de changement. – Cette réduction de l'effectif global est notamment la conséquence des mesures de rationalisation. La pénurie de main-d'œuvre due aux difficultés de recrutement n'est cependant pas étrangère à la contraction enregistrée dans le service des travaux; elle a même causé des difficultés en matière d'entretien.

La réduction du personnel est allée de pair avec une nouvelle compression de l'effectif des agents de nationalité étrangère. Alors que le Conseil fédéral demandait d'abaisser leur nombre de 10%, afin de le ramener à 1416 au 31 janvier 1967, ce résultat était déjà atteint au début de 1966. L'effectif étranger a été en moyenne de 1358 travailleurs pour l'année, soit 4% de moins que le maximum autorisé.

Questions d'ordre général et rétribution

L'article 66 de la loi fédérale sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (loi sur le travail) qui est entrée en vigueur le 1^{er} février 1966 apporte quelques modifications à la loi du 6 mars 1920 sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications (loi sur la durée du travail). Pour l'essentiel, les mesures de protection du personnel féminin sont mises à jour et certaines dispositions de la législation du travail peuvent être rendues applicables par voie d'ordonnance lorsque cela est nécessaire pour sauvegarder la vie, la santé ou la moralité des travailleuses. Par ailleurs, la révision de la loi sur la durée du travail, envisagée depuis longtemps, a commencé.

Le 6 octobre, les Chambres fédérales ont voté une loi qui modifie le statut des fonctionnaires. Le Conseil fédéral peut désormais fixer lui-même la durée et l'horaire de travail. Les fonctionnaires assujettis à la législation sur la durée du travail devront bénéficier de la semaine de 44 heures au plus tard à fin mai 1968. A propos des Chemins de fer fédéraux, le gouvernement a déjà décrété, le 27 janvier 1967, que la semaine de 44 heures sera instituée pour le personnel des ateliers le 1^{er} janvier 1968, sans transition. Pour les autres agents de l'exploitation, en revanche, deux phases sont prévues: 45 heures dès le 1^{er} août 1967, puis 44 heures à partir de fin mai 1968 (changement d'horaire). Il est loisible à la Direction générale de ramener la semaine à 44 heures en une seule étape, le 1^{er} janvier 1968, pour des services ou des secteurs de l'exploitation autres que les ateliers.

En vertu de l'arrêté fédéral du 30 septembre 1965 concernant le versement d'allocations de renchérissement au personnel fédéral de 1965 à 1968, le Conseil fédéral a décidé le 21 octobre 1966 de servir une allocation supplémentaire de 5,5% pour 1966 et une allocation périodique de 11% pour 1967, tant aux agents en activité de service qu'aux bénéficiaires de pensions et de rentes. La compensation du renchérissement est ainsi fonction d'un indice de 225,0 points.

Le 9 novembre, le Conseil fédéral a encore statué sur l'allocation de renchérissement à verser aux apprentis pour 1966 et 1967. Il n'est plus garanti de minimum à ceux qui sont mineurs.

Le 23 décembre, la Direction générale a approuvé une nouvelle réglementation de l'allocation pour travaux particulièrement salissants, rebutants et désagréables dans les ateliers principaux, les dépôts de locomotives, l'atelier de la voie de Hägendorf et l'atelier des lignes de contact de Brittnau.

Essai à grande échelle de pose mécanisée des voies

Sur la voie mise hors service du tronçon à double voie Saxon-Riddes, en Valais, des travées entières de l'ancienne voie sont déposées au moyen de grues à portique et chargées directement sur les wagons. Les nouvelles traverses en béton sont posées au cours de la même opération.

Figure 1: La voie ancienne, en panneaux de 18 mètres, est déposée à l'aide d'une grue à portique qui se déplace sur un chemin de roulement provisoire.

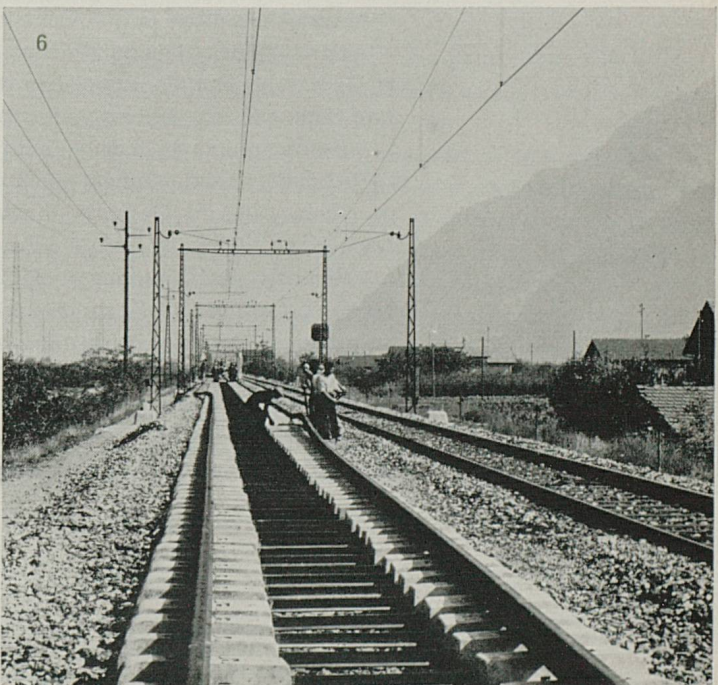
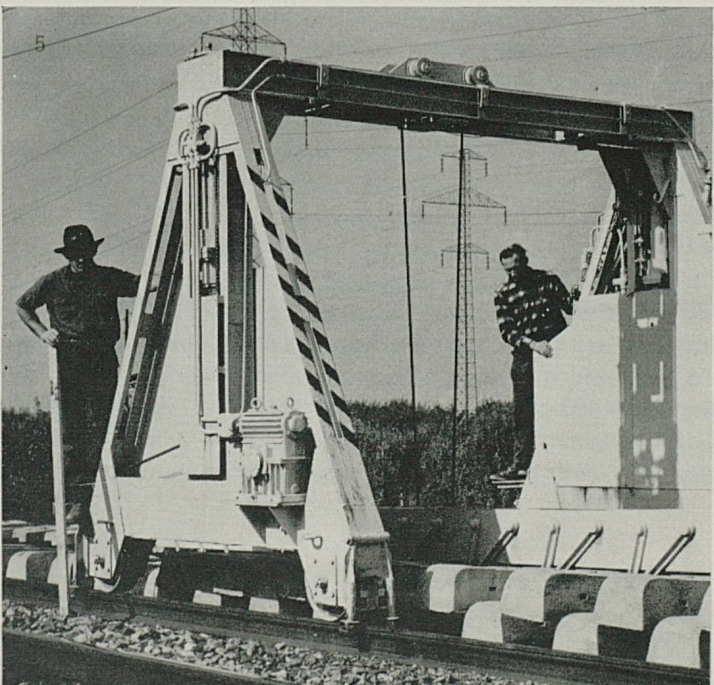
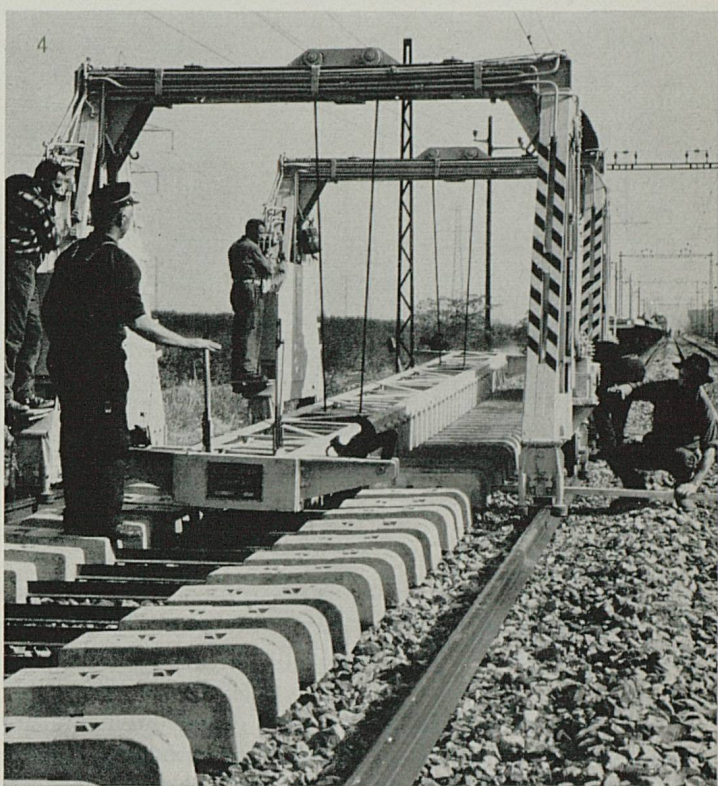
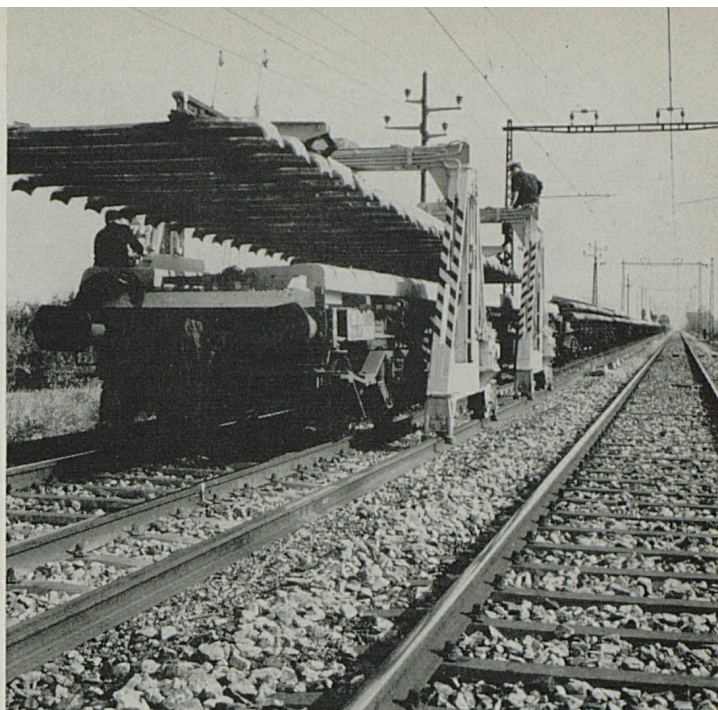
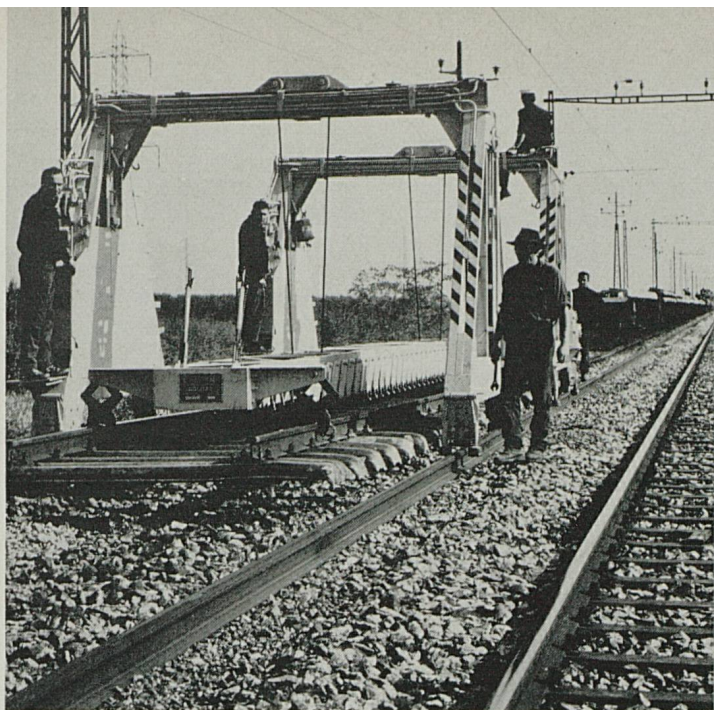
Figure 2: Les travées déposées sont empilées directement sur les wagons plats.

Figure 3: La même grue à portique saisit une série entière de traverses nouvelles en béton...

Figure 4: ... et les pose sur la plate-forme.

Figure 5: L'espacement régulier des traverses est assuré par un dispositif ingénieux.

Figure 6: Les barres longues, après avoir servi de chemin de roulement, sont posées sur les traverses.



Prévoyance sociale

Comme de coutume, les questions de prévoyance ont été traitées avec toute la sollicitude requise. Les services du personnel et les assistantes sociales ont collaboré étroitement pour dispenser aide et conseils aux agents et familles d'agents qui en avaient besoin. Les ressources provenant de la caisse de secours, du fonds de prévoyance et de la caisse de prêts ont contribué à résoudre maintes difficultés financières. La lutte contre l'alcoolisme a fait l'objet d'une attention toute particulière, notamment en raison de la sécurité de l'exploitation. Les cantines sans alcool, installées surtout aux points où il y a de grandes concentrations de personnel, sont très fréquentées. Certains services de moyenne importance, des gares de triage, des halles aux marchandises et des ateliers ont en outre été dotés de distributeurs automatiques de boissons sans alcool.

La construction de logements, à titre privé ou coopératif, a été stimulée par l'octroi de crédits, dans les limites des disponibilités.

Les organisations de loisirs du personnel (groupements culturels et sportifs), auxquelles des encouragements sont prodigués sous forme de facilités, déploient une grande activité. Le chalet CFF de Brünig-Hasliberg a reçu en 1966 un nombre de visiteurs supérieur à celui des années précédentes, ce dont il y a lieu de se féliciter.

Prévention des accidents

En raison de la multiplicité des dangers qui menacent quotidiennement le personnel des services ferroviaires, la prévention des accidents requiert toujours la plus grande attention. Aussi les CFF ont-ils participé à la Quinzaine internationale de sécurité du travail organisée du 2 au 15 mai sous l'égide de la 6^e Commission de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et au cours de laquelle les administrations intéressées se sont servies d'une affiche commune, de diverses publications et d'un film pour rappeler à leurs agents, avec une insistance particulière, les dangers qui les guettent. Au demeurant, les CFF étaient les auteurs de l'affiche, choisie parmi plus de trente projets, qui a été placardée dans toute l'Europe occidentale. Un appel lancé dans le Bulletin des CFF, avec des illustrations à l'appui, de même que la projection d'un film de l'UIC et d'une série de diapositives sonorisées, consacrées à la manière correcte de déplacer et de soulever les lourdes charges, ont encore mis en évidence les risques d'accident inhérents à l'exploitation ferroviaire.

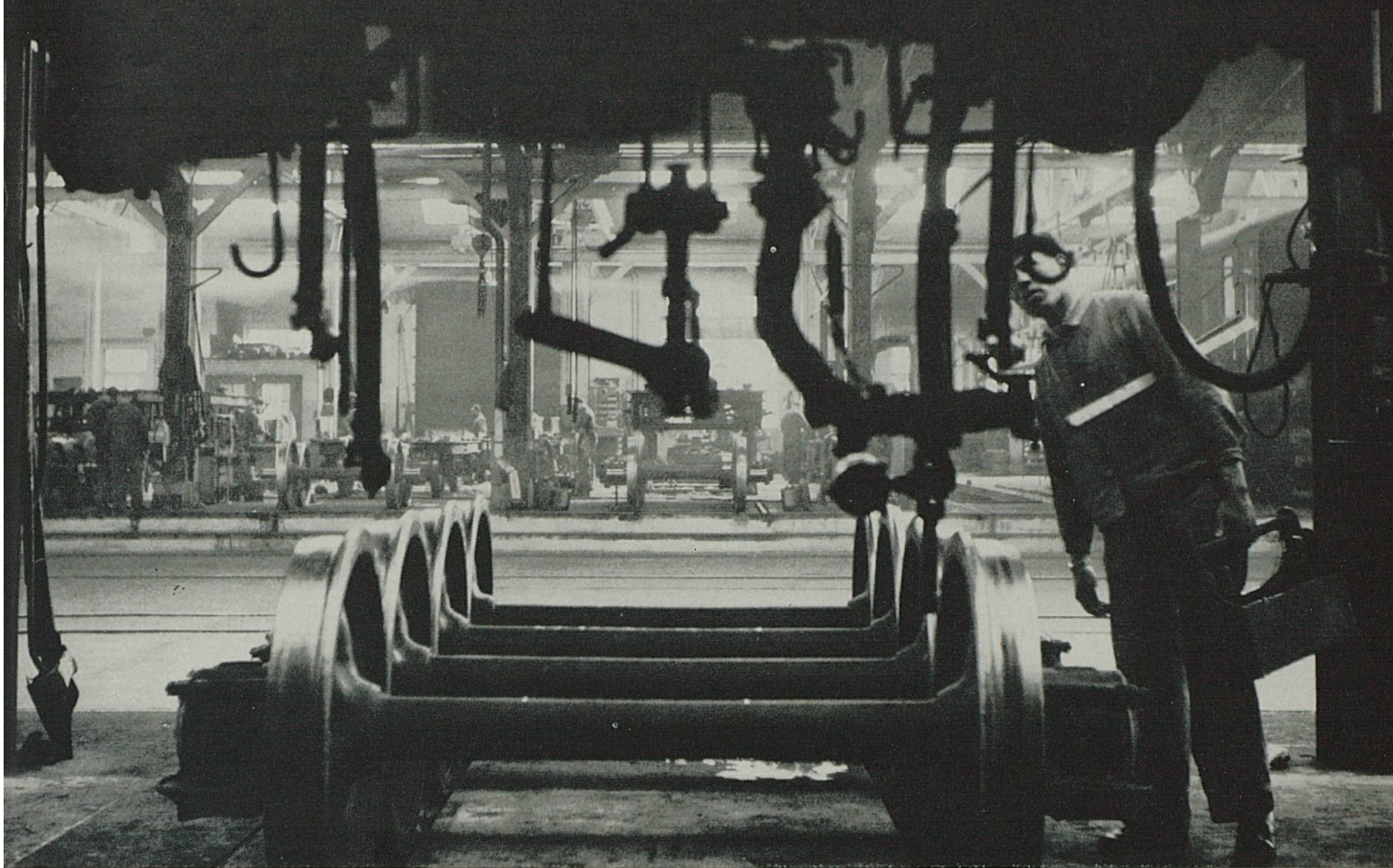
Enquête sur la fidélité du personnel envers l'entreprise

Depuis plusieurs années, la situation du marché du travail se dégrade. En raison de la prospérité qui s'installe dans presque tous les secteurs du commerce et de l'industrie, les employés et les ouvriers ont tendance à changer de place de plus en plus fréquemment. Pour les entreprises, tant publiques que privées, il en résulte des difficultés accrues, car le mouvement du personnel nuit à l'organisation de l'embauche, rend malaisées la formation et l'affectation de la main-d'œuvre, entraîne une baisse sensible du rendement et de la qualité du travail et suscite des accidents.

Faut-il voir dans cette multiplication des départs la recherche exclusive d'avantages matériels? Faut-il au contraire considérer le mouvement du personnel comme le signe d'une inadéquation profonde entre les attentes intellectuelles ou affectives des travailleurs et la réalité? Ces questions se posant avec insistance, la Direction générale, soucieuse de mieux aménager les rapports humains dans l'entreprise, a ordonné une vaste enquête psycho-sociologique pour étudier le phénomène.

Les psychologues de la division du personnel ont interrogé 532 fonctionnaires en se servant d'un questionnaire détaillé, préalablement mis à l'épreuve. Les entretiens ont été menés parallèlement avec deux groupes de sujets, celui des partants et celui des «fidèles». Le premier groupe comprenait les fonctionnaires qui ont quitté les CFF entre le mois d'août 1962 et avril 1963. Le second, c'est-à-dire le groupe témoin, présentait les mêmes caractéristiques sociologiques que le premier.

Une enquête de ce genre soulève évidemment de nombreuses difficultés d'ordre matériel et méthodologique. Le principal obstacle réside dans le fait que les CFF occupent plus de 40 000 personnes disséminées dans tout le pays. En outre, les conditions de travail varient d'un endroit et d'un service à l'autre. Il y a des employés et des ouvriers dans des gares, des ateliers, des dépôts de locomotives, des usines électriques, sur des chantiers, dans des bureaux ou ailleurs encore. Les conditions peuvent être radicalement différentes à l'intérieur d'un même type de service. Par exemple, les installations de sécurité sont modernes dans un



cas, traditionnelles dans un autre. Les caractéristiques du marché de l'emploi changent d'une ville et d'un canton à l'autre. Chaque poste de travail a une atmosphère particulière; chaque chef a un style de commandement qui lui est propre.

Cela suffit à montrer que les réponses des sujets surgissent à travers un jeu mouvant et compliqué de facteurs qu'il n'est pas ou guère possible de dominer. Le comportement des hommes et des groupes dérivant d'un processus dynamique par définition et où peuvent être engagés tous les niveaux et tous les aspects de la réalité sociale et individuelle, l'enquête ne tendait pas à une étude systématique, placée exclusivement dans une perspective sociologique. Elle visait au contraire à appréhender le plus fidèlement possible ce que ressentent les travailleurs auxquels on parle de leur avenir ou de leur carrière professionnelle.

Une relation des résultats de l'enquête sortirait du cadre du présent rapport. Ils ont d'ailleurs déjà fait l'objet d'une publication. Deux faits méritent toutefois d'être retenus. Premièrement, l'hypothèse selon laquelle l'instabilité du personnel n'est pas réductible aux seuls aspects pécuniaires du travail a été confirmée. En second lieu, il apparaît que la vie moderne sensibilise le personnel aux insuffisances de son environnement et engendre des aspirations neuves, d'ordre intellectuel et affectif, qui exigent satisfaction.

Bien que l'interprétation des résultats se heurte à des obstacles d'ordre matériel ou méthodologique, l'enquête se justifiait, car elle a fourni de précieux enseignements sur la manière dont l'homme moderne éprouve son milieu professionnel au sein de l'entreprise. La Direction générale a l'intention de les mettre à profit d'une manière appropriée pour amener son personnel à lui être plus fidèle.

Assurances

Fin 1966, la caisse de pensions et de secours comptait 35 789 assurés (36 049 en 1965) et 2804 déposants (3015). Les gains assurés représentaient 448,1 millions de francs (447,6 millions), tandis que les bénéficiaires de rentes étaient au nombre de 21 920 (22 164). Les rentes servies dans l'année ont atteint la somme de 108,6 millions de francs (108,8 millions). Tout comme les traitements du personnel en activité, elles ont été complétées par une allocation de renchérissement, ce qui a entraîné une dépense de 12,4 millions de francs (6,6 millions). D'autres précisions figurent dans le rapport annuel de l'institution.

La caisse-maladie des Chemins de fer fédéraux avait en fin d'exercice un effectif d'adhérents composé de 42 783 hommes (42 750 en 1965), 3930 femmes (1292) et 2055 enfants (néant). Pour les soins médicaux et pharmaceutiques, elle a déboursé en moyenne 209 fr. 60 par adhérent, soit 27 fr. 25 de plus que l'année précédente. Cette augmentation est imputable surtout aux statuts en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1966, qui ont relevé considérablement les prestations en faveur des assurés. Parallèlement à cette amélioration, le montant des primes a été adapté aux nouvelles conditions et, pour la première fois, échelonnées par groupes de cantons et de tarifs. Le rapport annuel de la caisse donne de plus amples détails.

Service médical

Pour l'ensemble du personnel, la durée moyenne des absences dues à la maladie et aux accidents s'établit à 14,87 jours, comme en 1965. Une légère augmentation consécutive aux cas de maladie est compensée, du côté des accidents, par une diminution. Les accidents non professionnels (2850) ont été plus fréquents que les accidents de travail (2761) et ont exigé un temps de guérison beaucoup plus long, soit une trentaine de jours au lieu de 23.

Lors des visites médicales d'admission, au nombre de 2451, la proportion des postulants déclarés aptes au service du chemin de fer a été de 86%, ce qui correspond à peu près à la moyenne habituelle.

Le service médical a dû proposer la mise à la retraite anticipée de 358 agents (moyenne des années 1961 à 1965: 376). Les maux qui ont dicté ces décisions se répartissent de la manière suivante: troubles cardio-vasculaires 35%, affections rhumatismales 20%, troubles mentaux et névroses 15%, affections de l'appareil respiratoire 5%, maladies nerveuses (à part celles qui sont imputables à des troubles circulatoires) 4%, diabète 3,5%, autres maladies 17,5%. L'âge moyen des intéressés était de 58,8 ans. La mort a privé les Chemins de fer fédéraux de 113 de leurs agents, contre 111 en moyenne dans les années 1961 à 1965. Les 113 décès étaient imputables à des tumeurs malignes et à des troubles cardio-vasculaires dans 30% des cas, à des accidents dans la proportion de 23% et, pour le reste, à diverses autres causes.

Les motifs des mises à la retraite anticipée et les causes de décès sont exposées en détail dans le diagramme. Par ailleurs, les résultats des examens médicaux montrent qu'il y aurait lieu de surveiller de plus près l'état de santé du personnel.

Sur le plan de la médecine collective, la campagne de prophylaxie antituberculeuse s'est poursuivie méthodiquement. La bonne volonté avec laquelle le personnel se soumet aux contrôles mérite d'être relevée. L'organisation a aussi donné satisfaction. Les 35 000 radiophotographies faites en 1965 parmi les agents des Chemins de fer fédéraux et de l'administration générale de la Confédération ont permis aux médecins de déceler douze cas de tuberculose et six de tumeurs qui n'avaient pas encore été traités. Le service médical a pratiqué en outre 14 500 cuti-réactions et 1500 vaccinations par le BCG.

Les examens périodiques des mécaniciens de locomotive n'appellent aucune observation. La portée des diagnostics a été élargie par la détermination du taux de cholestérol et d'autres composants chimiques. Grâce à un appareil de mesure des niveaux sonores à filtre à octaves, il est maintenant possible d'analyser les bruits et, partant, de prendre les mesures propres à prévenir les lésions auriculaires qui menacent le personnel dans l'exercice de ses fonctions.

Mises à la retraite anticipées, pour raisons médicales, et décès en 1966



Age moyen des agents retraités: 58,8 ans

Age moyen des agents décédés: 49,1 ans

