

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1967)

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: 17.04.2026

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

I. Conseil d'administration et direction

Conseil d'administration

Dans les six séances de 1967, présidées par M. Hans Fischer, le Conseil d'administration a traité 38 affaires, parmi lesquelles figuraient notamment des projets de construction, des achats de matériel roulant et des questions d'ordre financier ou commercial. Il a voué une attention particulière à l'évolution du trafic voyageurs et marchandises ainsi qu'aux efforts tendant à comprimer l'effectif du personnel par des mesures de rationalisation. La séance de Finhaut (Valais) a été consacrée en particulier aux informations sur le projet de la nouvelle usine d'Electricité d'Emosson S. A. et à la visite de l'usine CFF de Barberine, pour laquelle la construction d'un nouveau puits blindé a été décidée.

Il n'y a pas eu de changement dans la composition du Conseil.

Direction

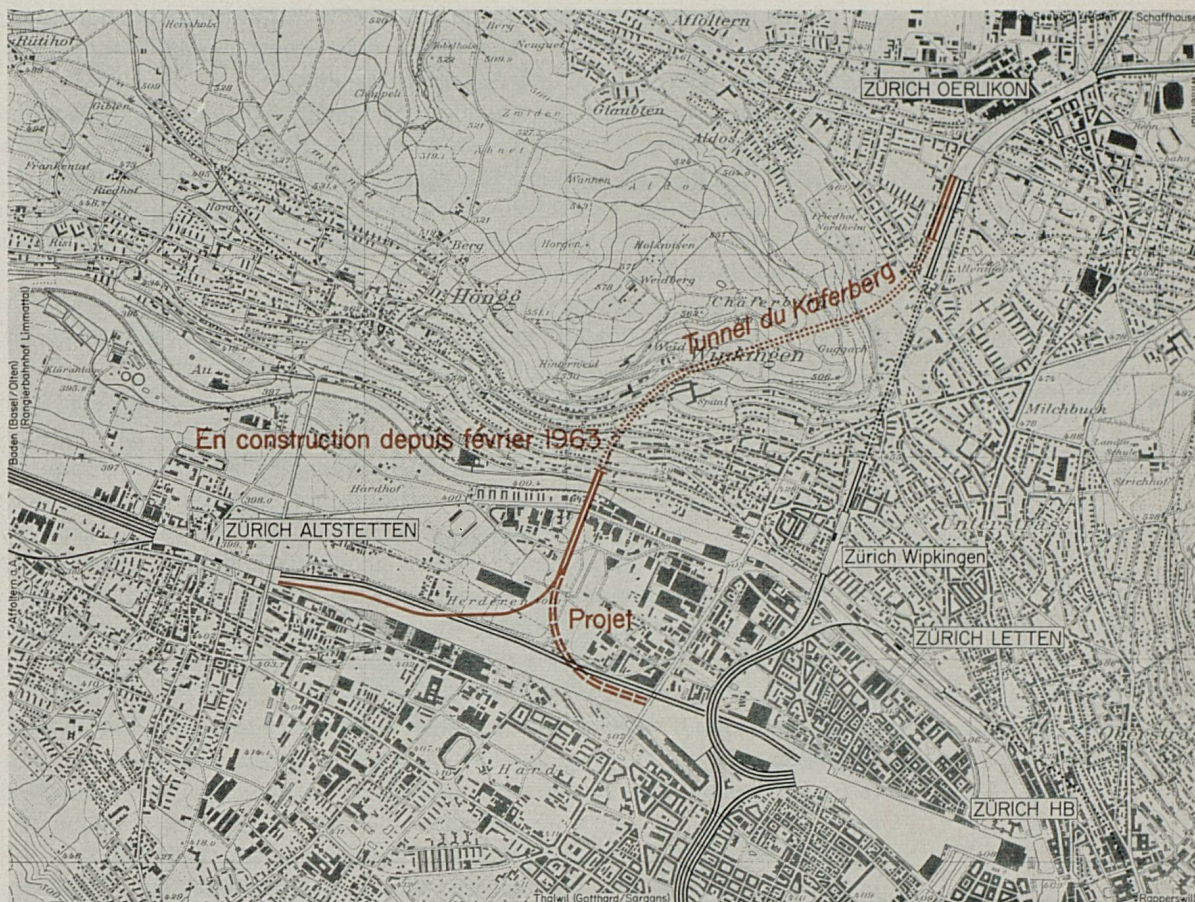
A la Direction générale, les chefs des trois départements, MM. Wichser, ingénieur diplômé, Favre, D^r en droit, et Wellinger, D^r en droit, ont tenu 44 séances, auxquelles le secrétaire général a également assisté. Des questions fondamentales touchant la gestion de l'entreprise y ont été discutées, en même temps que d'autres problèmes essentiels, et 340 décisions ont été prises. Les Directeurs généraux se sont réunis trois fois avec les Directeurs d'arrondissement, pour des échanges de vues sur d'importantes affaires d'intérêt général. Ils ont délibéré spécialement sur l'évolution des transports, les mouvements des effectifs et le programme de construction des dix prochaines années.

A la fin de l'exercice, une seule mutation s'est produite à la tête des arrondissements: M. André Marguerat, ingénieur diplômé, qui assumait depuis le 1^{er} septembre 1951 la charge de Directeur du 1^{er} arrondissement, à Lausanne, s'est retiré pour raison d'âge, au terme d'une carrière couronnée de succès. Le président du Conseil d'administration et le président de la Direction générale ont relevé ses mérites en lui exprimant la reconnaissance des Chemins de fer fédéraux. Pour remplacer M. Marguerat, le Conseil fédéral a désigné M. Roger Desponds, ingénieur diplômé, chef de la division des travaux du 1^{er} arrondissement.

M. Walter Weibel, chef de la division du contrôle du trafic à la Direction générale, est décédé le 22 décembre 1967, à l'âge de 62 ans. Appelé aux Chemins de fer fédéraux en 1944 et nommé chef de division en 1958, M. Weibel a rendu de grands services à l'entreprise, notamment en réorganisant à fond la comptabilité du trafic. Le Conseil d'administration a choisi son successeur en la personne de M. Otto Richner, suppléant du chef de la division du contrôle du trafic.

Au poste d'ingénieur en chef de la division des travaux du 1^{er} arrondissement, la Direction générale a nommé M. Roland Delisle, ingénieur diplômé, suppléant du chef de cette division.





A partir du changement d'horaire de 1969, la ligne de raccordement Zurich Oerlikon–Zurich Altstetten, dont les principaux ouvrages sont le tunnel du Käferberg, long de 2118 m, et, dans son prolongement, le viaduc du Hardturm, long de 1100 m, déchargera la double voie Zurich gare principale–Wipkingen–Zurich Oerlikon d'une partie de son trafic et permettra de contourner la grande gare. Elle prendra toute son importance après le transfert du triage dans la vallée de la Limmat.

II. Planification et études

Dans tous les domaines, des spécialistes sont à la recherche des solutions les plus judicieuses pour l'exécution des tâches qui vont se présenter; ils s'appliquent aussi à rationaliser les travaux courants et à améliorer la productivité. A cet effet, ils font appel, toujours davantage, aux nouvelles méthodes fondées sur les mathématiques appliquées et au traitement électronique des données. De plus en plus, l'idée du «chemin de fer de l'avenir» domine la planification à long terme.

Avec le concours de conseillers en recherche opérationnelle, les services spécialisés sont parvenus à élaborer un premier procédé mathématique permettant de répartir les wagons vides à l'aide d'ordinateurs. Des essais ont été exécutés avec succès sur un modèle de district de répartiteur. Les travaux se poursuivent en vue de l'application du système.

L'étude de la formation optimale des trains directs de marchandises a débuté par la confection du schéma mathématique d'une gare de triage, cet artifice devant servir à déterminer par simulation les temps de passage dans les triages au gré des circonstances.

L'exploitation automatique des chantiers de triage fait l'objet d'investigations diverses. La descente des wagons du dos d'âne ayant été simulée à l'aide du programme de calcul électronique établi antérieurement, les bases théoriques de la commande automatique des freins de voie ont pu être examinées pour les situations les plus variées. Ces travaux aboutiront à l'automatisation intégrale des opérations de débranchement. Les dispositifs de commande appelés à faire passer dans la pratique les connaissances acquises sont actuellement mis au point.

L'expérimentation de deux types de frein de voie électro-dynamique, en cours depuis plusieurs années, est en partie achevée. Un premier essai de grande envergure aura lieu en 1968 à la gare de triage de Muttenz, avec onze appareils posés dans le faisceau de direction.

Une étude entreprise dans le courant de l'année doit mettre un ordinateur en état de simuler le mouvement des trains sur le réseau. Un tel procédé sera d'un grand secours pour l'élaboration de nouveaux concepts en matière d'horaire, pour les recherches concernant la traction et pour l'établissement des horaires. D'autres recherches visent à confier à un ensemble électronique travaillant sur des données mathématiques le soin de fournir le schéma optimal de roulement des locomotives.

Dans la perspective des nouvelles vitesses admises, qui pourront atteindre 140 km/h sur certaines lignes, il a fallu repenser et modifier les exigences auxquelles doivent satisfaire les installations de sécurité. Des mesures d'oscillations et de contraintes ont été faites sur des branchements et sur leurs appareils de calage au moment où ils étaient franchis à des vitesses allant jusqu'à 150 km/h.

En étroite collaboration avec les spécialistes du chemin de fer, le principal fournisseur des CFF a développé un nouveau type d'enclenchement mettant en œuvre la technique des circuits topographiques, qui repose elle-même sur le principe des unités de montage normalisées. Dans cette construction, les groupes de relais contiennent tous les éléments adoptés ces dernières années pour faciliter l'exploitation : enregistrement des parcours, transit automatique, annonce optique des numéros de trains, acheminement automatique des convois, télécontrôle, télécommande, etc. Les relais pourront ainsi être logés dans un espace beaucoup plus restreint et leur montage sera considérablement simplifié. La fourniture des premiers postes de ce type est prévue pour 1968.

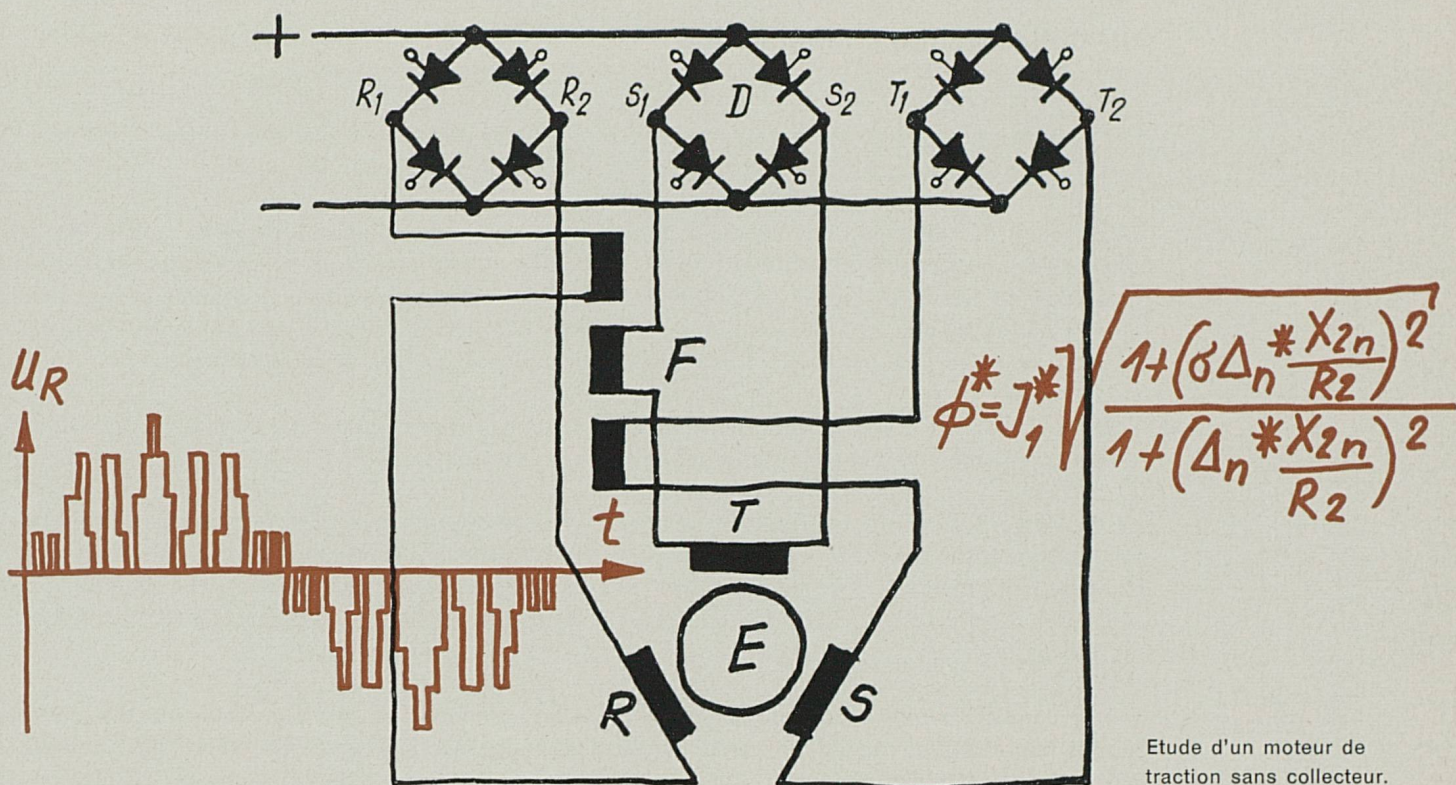
La technique de la construction de la voie a donné lieu à une expérience intéressante dans le tunnel du Bözberg. Le comportement d'un tronçon sans ballast, formé de rails soudés de grande longueur, a été examiné en fonction du bruit ainsi que d'après les sollicitations statiques et dynamiques. Ce type de voie offre l'avantage de réduire sensiblement les travaux d'entretien, qui sont très malaisés et coûteux dans les souterrains. Tout porte à croire que sa tenue en service sera semblable à celle de la voie classique à lit de ballast.

Compte tenu des études antérieures sur les valeurs de pointe de la consommation de courant après l'acquisition de locomotives plus fortes, la puissance installée nécessaire dans les usines électriques a été déterminée par simulation mathématique. Il s'agit en outre de savoir si les caténaires aménagées à l'origine pour une vitesse de 90 km/h peuvent être adaptées à celle de 140 km/h ou s'il faut changer de système. Des lignes de contact de différents types ont été aménagées entre Flums et Mels. Leur comportement, tout comme celui des pantographes de divers véhicules, sera observé systématiquement en été et en hiver, à des vitesses s'élevant à 160 km/h.

Les travaux d'approche relatifs à la réservation électronique des places dans les trains de voyageurs ayant été concluants, le projet détaillé dont dépendra la décision finale vient d'être mis en chantier.

Au cours de l'exercice, les Chemins de fer fédéraux ont commandé un nouvel ensemble électronique de gestion, du type IBM 360/65, qui sera livré vers le milieu de 1968. D'une capacité nettement accrue, il pourra résoudre d'une manière rationnelle et économique les problèmes actuels et futurs.

Grâce à l'activité déployée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et son Office de recherches et d'essais (ORE), l'importante question de l'attelage central automatique a fait de sérieux progrès. Un jury, se fondant sur les essais comparatifs exécutés avec trois attelages représentés chacun par une centaine d'unités, a statué sur la structure de la tête, du mécanisme de verrouillage et de la suspension. Cette décision fera date. L'hypothèse émise par l'UIC, selon laquelle les attelages seront remplacés en 1976 dans



l'espace de trois ou quatre jours sur tous les wagons à marchandises du service international, implique une préparation minutieuse. Aussi les CFF ont-ils résolu de modifier en conséquence, systématiquement, ceux de leurs véhicules qui sont appelés à recevoir le nouveau dispositif. En principe, tout le matériel livré maintenant est prêt pour le changement et possède en particulier un châssis capable de résister aux efforts de compression beaucoup plus élevés que transmet l'attelage automatique. En ce qui concerne les véhicules moteurs, les préparatifs sont si avancés que les locomotives Re 4/4 II 11156 à 11215, actuellement en construction, ont pu être dotées d'un châssis répondant aux nouvelles exigences.

Les recherches ont également porté sur la valeur de la commande à thyristors pour les véhicules moteurs électriques. Si un réglage continu de l'effort de traction et de freinage pouvait être obtenu au moyen de redresseurs de courant contrôlables (thyristors), il serait possible d'envisager une simplification considérable des systèmes de commande et un abaissement du coût de leur entretien. Une telle innovation préparerait en outre le terrain pour la conduite automatique des trains. Il est donc utile de voir comment ce système sans contacts se comporte lors d'un usage prolongé et de connaître l'effet qu'il peut exercer sur l'alimentation en courant et sur les installations à basse tension. A titre d'essai, la locomotive bi-fréquence Ee 3/3 II 16502, en service à Bâle, a été pourvue de cette commande.

Indépendamment des projets de rationalisation décrits ci-dessus, dont la plupart sont de grande envergure et impliquent des investissements importants, les Chemins de fer fédéraux sont toujours en quête des possibilités de rationalisation qui n'entraînent pas de grandes dépenses. De ce fait, ils ne négligent rien pour surveiller et améliorer le processus d'exécution de tâches données, aussi bien dans les secteurs des travaux et de l'exploitation que dans celui de l'organisation.

III. Collaboration internationale

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

La question de l'attelage automatique a donné lieu à d'importants développements (voir p. 16). Dans le domaine de l'exploitation, l'UIC a fait appel, après des études préliminaires très poussées, à un bureau de conseillers techniques qu'elle a chargé de collaborer à l'examen de plusieurs problèmes, principalement d'ordre mathématique, que pose le projet de gestion centralisée du trafic marchandises. Pour participer à ces travaux, les CFF ont délégué des spécialistes de l'exploitation et de l'informatique.

L'UIC s'est en outre préoccupée de la planification à long terme et a abordé l'étude de la situation, des tâches et des possibilités du « chemin de fer de l'avenir » à l'horizon de 1985.

Le deuxième Symposium international sur l'emploi de la cybernétique dans les chemins de fer, qui s'est tenu en octobre à Montréal, a réuni plus de 200 représentants des administrations d'Amérique du Nord, du Japon et d'Europe, y compris l'Union des républiques soviétiques socialistes. Quarante exposés reflétèrent l'essor considérable des applications ferroviaires de la cybernétique, surtout en Amérique et au Japon.

Sur le plan commercial également, les chemins de fer européens ne sont pas restés inactifs. L'usage des grands containers se répand, en particulier pour les traversées maritimes, en raison des avantages qu'ils offrent lors des transbordements. C'est ce qui a amené les réseaux de plusieurs pays (Belgique, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, République fédérale d'Allemagne, Suède et Suisse) à fonder la société « Intercontainer », dont le siège est à Bruxelles et la direction générale à Bâle. Cet organisme commencera son activité dans les premiers mois de 1968. Il se chargera d'abord de la publicité pour le nouveau mode de transport et de l'attribution à la clientèle du matériel roulant adéquat. Des mesures d'exploitation telles que le groupage de wagons et la formation de trains entiers de transcontainers permettront de hâter la rationalisation des transports et par conséquent d'abaisser les frais.

Les travaux de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ont porté principalement sur des questions routières: amélioration de la sécurité, prévention des accidents, pollution de l'air. Le fait le plus saillant de son activité aura été le deuxième Symposium sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, qui a eu lieu en octobre à Munich, trois ans après celui de Strasbourg.

Les experts douaniers de la Commission économique pour l'Europe ont développé une grande activité, avec les spécialistes des transports, afin de faciliter les formalités douanières et de généraliser l'application des procédures de dédouanement simplifiées dans le trafic ferroviaire.

Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT), dont la gérance est assumée par les CFF, prépare une révision accélérée de la convention relative au transport des marchandises (CIM), en vue de modifier la lettre de voiture internationale et de limiter les modes d'affranchissement. Les propositions présentées par les administrations à l'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI), à Berne, ont été examinées à l'échelon gouvernemental en novembre et approuvées par la commission de révision. Il faut s'attendre que les modifications de la CIM entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1969 et que la nouvelle lettre de voiture internationale soit mise en usage à la même date.

De plus, les préparatifs de la prochaine révision ordinaire des conventions sur le transport de voyageurs et de marchandises (CIV et CIM) ont débuté. Les propositions de réforme devront parvenir à l'Office central au plus tard le 30 juin 1968.



Les écoliers sont tout yeux, tout oreilles, lorsque le spécialiste leur parle des véhicules moteurs et de leur entretien.

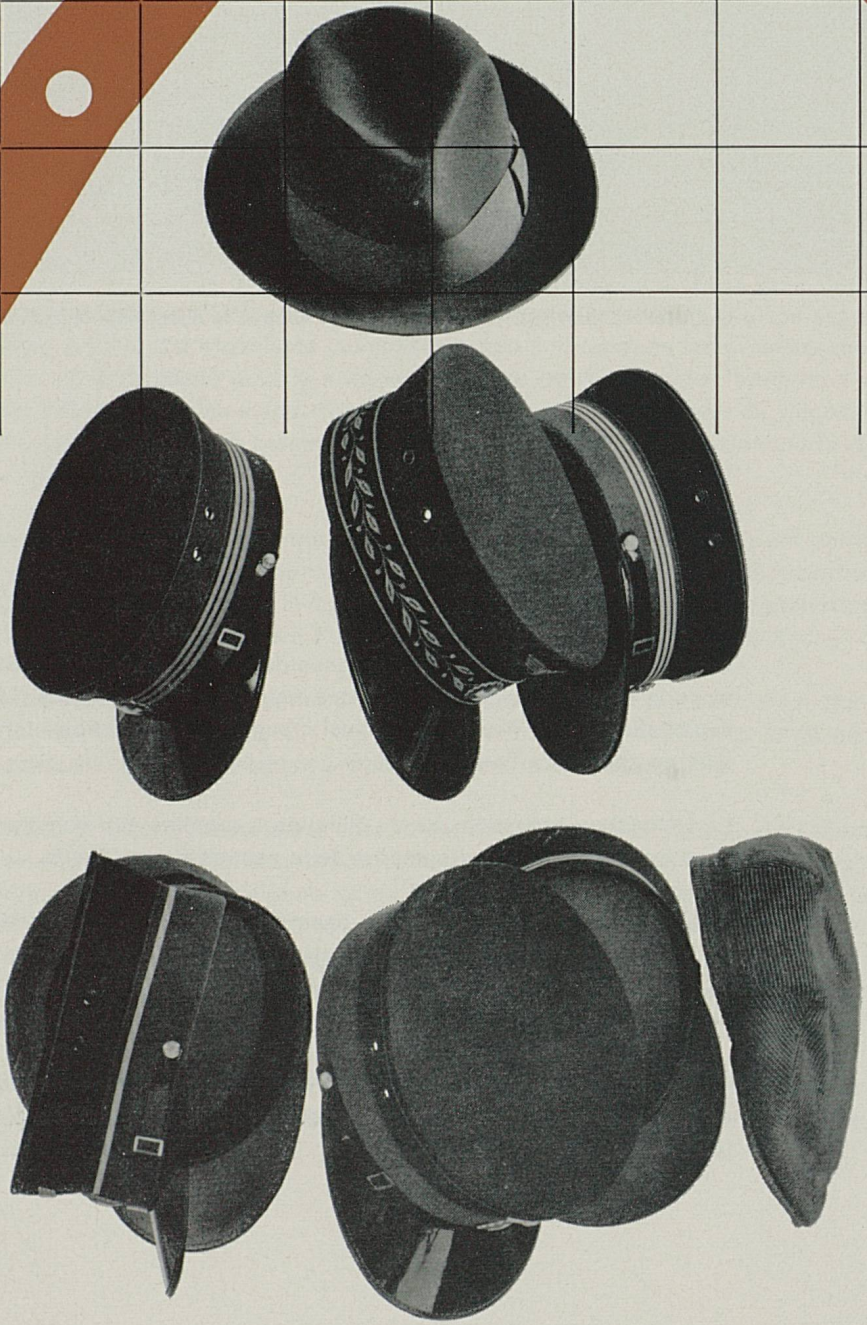
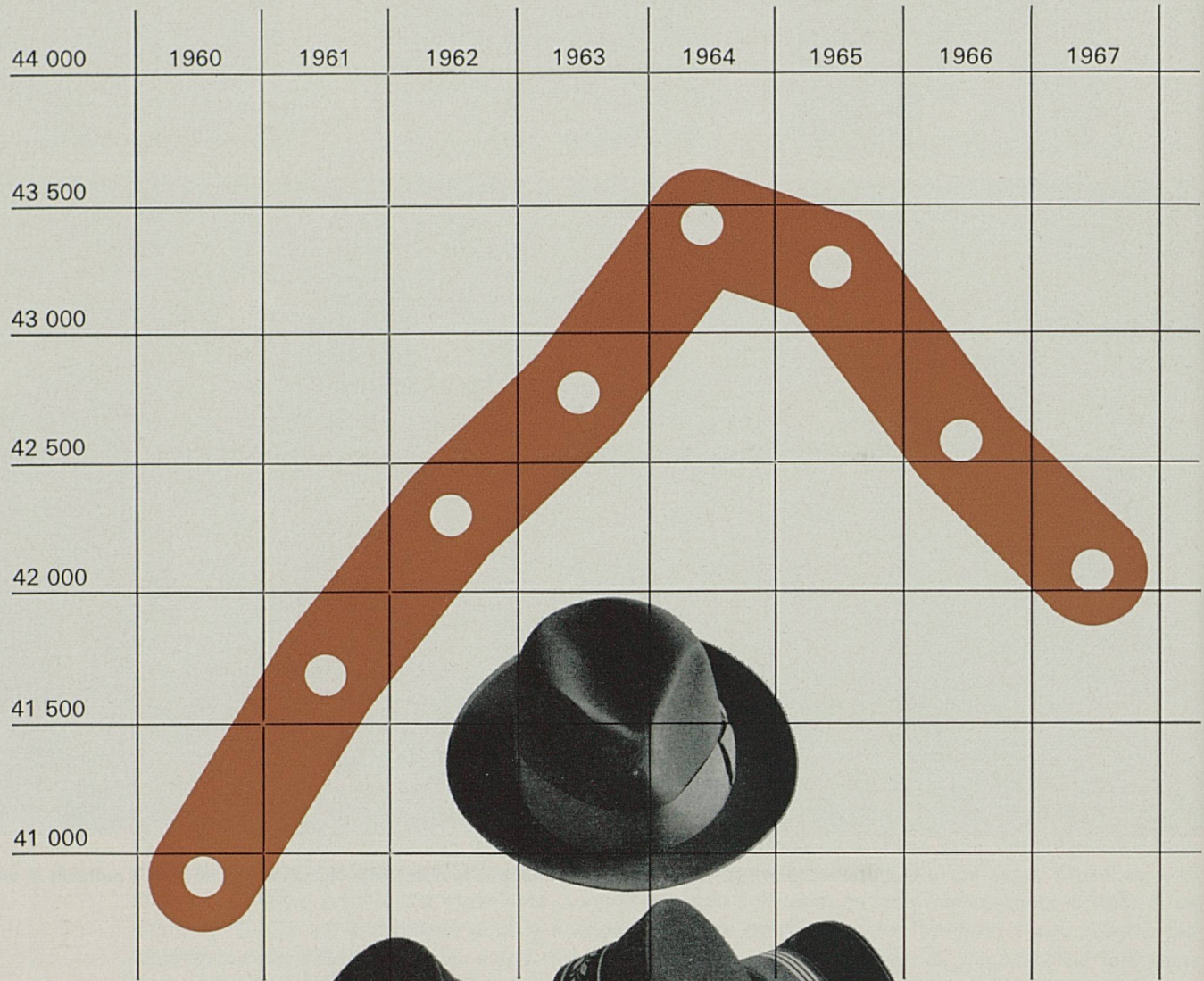
L'activité de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH) et de la Conférence européenne des trains de marchandises (LIM) est retracée au chapitre «Horaire et exploitation sur le plan international», page 8. Les questions tarifaires de portée internationale sont traitées au chapitre «Tarifs», page 5.

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

L'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), qui groupe 16 administrations, exploite un vaste réseau international de lignes régulières d'autocars de tourisme (Europabus). Pour s'adapter aux nouvelles exigences du public et en particulier de la clientèle américaine, toujours plus nombreuse, l'URF a multiplié ses circuits et ses voyages accompagnés.

En 1967, l'intégration des transports s'est heurtée à de grandes difficultés dans la Communauté économique européenne. Les négociations engagées depuis des années n'aboutiront vraisemblablement pas à des résultats concrets avant 1969.

L'effectif du personnel au cours des ans



IV. Personnel

Effectif

Nombre d'agents par secteur d'activité:	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur. Moyenne annuelle			
	1966	%	1967	%
Direction et administration: personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	3 204	7,5	3 257	7,7
Gares: chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	20 159	47,4	19 830	47,2
Traction: mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 587	10,8	4 570	10,9
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 312	7,8	3 258	7,8
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	1 276	3,0	1 129	2,7
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 527	10,6	4 515	10,7
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	3 972	9,4	3 929	9,4
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	225	0,5	228	0,5
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 296	3,0	1 302	3,1
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	42 558	100,0	42 018	100,0

L'effectif moyen du personnel offre l'heureuse particularité de marquer une diminution de 540 unités ou 1,3% comparativement à 1966. Et pourtant, la réduction d'une heure de la durée hebdomadaire du travail, à partir du 1^{er} août 1967, pour les 26 620 agents occupés dans les gares et dans les trains aurait dû normalement entraîner des centaines d'engagements.

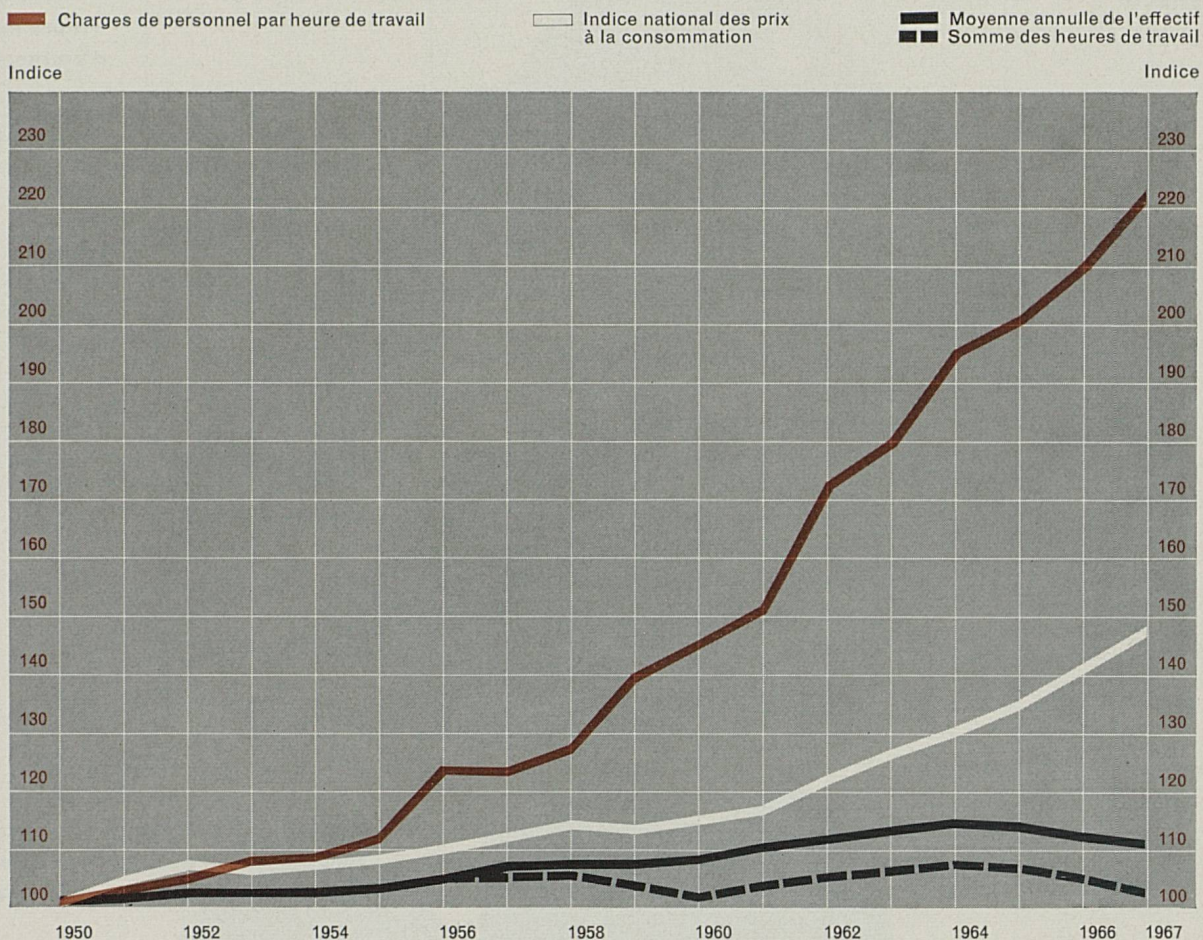
Ce succès est d'abord le résultat d'une série de mesures de rationalisation, au premier rang desquelles figurent la simplification du contrôle des billets par la suppression des abonnements à cases, l'extension des liaisons radio dans le service de l'exploitation, l'automatisation croissante de la circulation des trains grâce à de nouvelles installations de sécurité, le remplacement de passages à niveau par des passages inférieurs ou supérieurs ainsi que, depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire biennal, l'accélération des trains de voyageurs et de marchandises, qui implique l'emploi de véhicules moteurs plus puissants. De notables économies de personnel découlent en outre de la suppression des opérations de petite vitesse le samedi, jour où, parallèlement, l'horaire des trains de marchandises et du service de la manœuvre est réduit. Ces dispositions ont été prises pour adapter les prestations à la semaine de cinq jours, déjà largement répandue, et au changement d'habitudes qu'elle a provoqué dans le secteur privé.

Les travailleurs étrangers soumis au contrôle ont été au nombre de 1314 en moyenne, soit 44 de moins que l'année précédente. Cet effectif est en retrait de 4,7% sur le contingent de 1379 officiellement admis depuis le 1^{er} août 1967.

Questions d'ordre général et rétribution

La procédure engagée en 1966 en vue de la révision de la loi fédérale du 6 mars 1920 concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications a amené la commission paritaire pour la loi sur la durée du travail à se réunir une première fois le 5 juillet 1967 afin d'examiner le projet initial. La Direction générale, pour sa part, s'est inspirée de l'arrêté du Conseil fédéral réglant la durée du travail dans l'administration générale de la Confédération pour instituer la semaine

Charges de personnel, effectif, heures de travail



de cinq jours dans les services administratifs à dater du 1^{er} janvier 1968. Lorsque la tâche à accomplir le permet, les agents ont le choix entre deux horaires, l'un avec une pause de midi normale, l'autre avec une pause écourtée.

Le Conseil fédéral, dans sa séance du 27 décembre, a décidé de modifier pour le 1^{er} janvier 1968 les ordonnances sur les rapports de service des fonctionnaires et employés de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux. Les principaux changements apportés au règlement des fonctionnaires II sont les suivants:

- semaine de 44 heures pour le personnel soumis à la loi sur la durée du travail;
- indemnité pour service du dimanche étendue à deux jours fériés de plus;
- indemnité pour service de nuit étendue à une heure de plus;
- minimum de trois semaines de vacances pour tout le personnel.

Les règlements des employés, des ouvriers permanents et des auxiliaires, de même que diverses prescriptions d'exécution édictées par les CFF, sont mis en harmonie avec le règlement des fonctionnaires II révisé.

Par une allocation mensuelle de 11% et une allocation supplémentaire de 5% pour 1967, le renchérissement a été compensé en fonction d'un indice des prix à la consommation de 104,1 points (septembre 1966 = 100). Au cours des derniers mois de l'exercice, des discussions eurent lieu entre une délégation du Conseil

fédéral et les représentants des associations du personnel au sujet des requêtes formulées par ces dernières au début de l'année en vue d'une augmentation du salaire réel et du paiement de primes de fidélité. (Par son message du 7 février 1968 aux Chambres fédérales, le Conseil fédéral propose une amélioration des salaires réels de 6%, calculée sur les traitements de base de 1964 majorés de 17% pour le renchérissement; en lieu et place des primes de fidélité, il préconise une extension du régime des gratifications pour ancienneté de service.)

En plus des examens d'aptitudes de postulants, le service psychologique de la division du personnel a mis sur pied un cours d'instruction pour un groupe important d'agents ayant des contacts suivis avec la clientèle. Il s'agit de compléter la formation professionnelle déjà acquise et d'approfondir, grâce aux données les plus récentes de la psychologie, l'instruction touchant l'attitude à adopter à l'égard du public. Les moniteurs se servent d'un film fixe sonore d'un genre nouveau et appliquent un programme d'exercices de psychologie du comportement au sens propre du terme, programme qui est tiré de la pratique et destiné à l'améliorer. Quelque 3000 personnes auront ainsi été instruites, par groupes de vingt, entre la mi-novembre 1967 et la fin du mois de mai 1968. Ce cours suscite un vif intérêt, et les expériences faites jusqu'ici sont concluantes.

Pour les travaux administratifs, des cours organisés depuis quelques années sur le plan interne permettent de former des « collaborateurs en organisation » appelés à fonctionner comme tels au sein de leur propre division. Dans plusieurs groupes de travail, ces collaborateurs ont étudié des problèmes concrets et recherché en commun des solutions qui seront adoptées dans leur sphère d'activité.

Quarante ans de propositions utiles

Le système des propositions utiles pour l'exploitation, créé voici quarante ans par décision de la Direction générale, était l'un des premiers du genre en Suisse. Le règlement du 25 avril 1927 contient ce préambule significatif: « Pour stimuler l'intérêt du personnel à la prospérité des Chemins de fer fédéraux suisses, nous avons décidé d'accorder des primes, d'après les principes suivants, aux fonctionnaires, employés et ouvriers qui présentent des propositions utilisables, propres à simplifier, améliorer ou rendre plus économique l'administration ou l'exploitation: ... » L'idée des propositions utiles était très avancée pour l'époque, si bien que la procédure administrative a subsisté depuis lors sans changement. Les agents peuvent, sans être obligés de passer par la voie hiérarchique, adresser leur proposition directement à la division du personnel. Celle-ci joue, à l'égard de l'expéditeur, le rôle de fidéicommissaire et transmet les suggestions, sans citer le nom de l'auteur, à la division intéressée, qui examinera si elles sont réalisables et utiles. Après que la commission des primes, composée des présidents des sept commissions spéciales du personnel, a donné son avis, le chef du département des finances et du personnel statue sur la récompense.

Au cours de ces quarante années, des agents de divers secteurs ont présenté 3082 propositions d'amélioration, dont 941 ou 30,5% ont été primées.

Prévoyance sociale

Malgré un niveau de vie généralement élevé et de bonnes prestations en cas de maladie et pour la vieillesse, le service de prévoyance sociale a eu plus à faire que par le passé. Des agents ne savent pas résister aux offres alléchantes du commerce, aux séductions de la publicité ou à l'attrait de loisirs trop onéreux; ils se mettent dans des difficultés financières ou autres et cherchent ensuite conseil et appui auprès des assistantes sociales. L'activité du service de prévoyance se fonde sur le principe de l'aide à l'effort personnel.

Une attention particulière a été vouée à la lutte contre l'alcoolisme et à l'exploitation des 33 cantines sans alcool réservées au personnel. Le service des travaux dispose aujourd'hui de wagons-réfectoires équipés d'une manière rationnelle et pratique, qui ne servent pas de boissons alcoolisées.

Le chalet CFF de Brünig-Hasliberg accueille surtout de jeunes cheminots qui vont y parfaire leur formation, mais il est aussi ouvert aux autres agents et à leur famille, pour des séjours de repos et de vacances. Un nombre record de visiteurs a été enregistré en 1967.

L'encouragement de la construction d'habitations à titre privé ou coopératif, de même que la création de possibilités de logement pour les célibataires, se sont poursuivis à la mesure des moyens disponibles.

Prévention des accidents

Une quinzaine internationale ferroviaire de sécurité du travail sera organisée en 1969 sous le patronage de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Les CFF se sont vu confier la réalisation d'un film sur les transports de charges à bras. Le tournage, effectué le plus souvent à Effretikon, est déjà terminé. Au surplus, tout a été mis en œuvre, comme de coutume, pour prévenir les accidents dans l'entreprise.

Assurances

Fin 1967, la caisse de pensions et de secours comptait 35 828 assurés (35 789 en 1966) et 2689 déposants (2804). Les gains assurés représentaient 449,2 millions de francs (448,1 millions), tandis que les bénéficiaires de rentes étaient au nombre de 21 671 (21 920). Les rentes servies dans l'année ont atteint la somme de 107,9 millions de francs (108,6 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 17,9 millions de francs (12,4 millions). Des précisions sont données dans le rapport annuel de l'institution.

La caisse-maladie des Chemins de fer fédéraux assurait en fin d'exercice 43 178 hommes (42 783), 9851 femmes (3930) et 5908 enfants (2055). Pour les soins médicaux et pharmaceutiques, elle a déboursé en moyenne 214 fr. 88 par adhérent, soit 5 fr. 28 de plus que l'année précédente, ce qui est imputable pour une bonne part à la hausse des tarifs des médecins, des pharmaciens et des hôpitaux. Depuis cette année, les comptes des prestations de la caisse sont tenus par l'ensemble électronique de gestion. Pour plus de détails, il y a lieu de consulter le rapport annuel de la caisse.

Service médical

La durée moyenne des absences du personnel pour cause de maladie ou d'accident, qui tient compte des brèves interruptions de travail, a heureusement tendance à diminuer, les cas d'affection devenant de moins en moins nombreux. Comme l'année précédente, les accidents non professionnels (2764) ont été plus fréquents que les accidents professionnels (2691).

Sur les 2150 postulants qui se sont présentés aux visites médicales d'admission, 88% ont été déclarés aptes au service pour lequel ils étaient prévus. Environ 10% des candidats engagés ont été admis sous réserves dans la caisse de pensions et de secours. La mise à la retraite anticipée a été proposée dans 245 cas, alors que la moyenne des cinq dernières années est de 370. Tandis que les décès étaient au nombre de 113 en 1966, 103 agents sont morts au cours de l'année 1967.

La campagne de prophylaxie antituberculeuse, dont le cycle est de trois ans, a permis de prendre 13 000 radiophotographies. Les médecins ont alors découvert huit nouveaux cas de tuberculose nécessitant un traitement — dans deux d'entre eux, il s'agissait de poussées de tuberculose ouverte et contagieuse — ainsi que quatre tumeurs malignes et deux bénignes.

Les pourparlers avec la Fédération des médecins suisses sur la nouvelle présentation et sur la simplification de l'annonce de maladie ont abouti à une solution tenant compte des vœux du corps médical et des services.

La XXIV^e Conférence des médecins attitrés des CFF et de l'administration générale de la Confédération s'est tenue en octobre à Appenzell et à Gais. Elle a été consacrée surtout à l'étude des troubles psychosomatiques et névrotiques et s'est terminée par une visite de la station climatique de Gais. A cette occasion, il est apparu nettement que les centres de réadaptation destinés à soigner par les méthodes dites actives les maladies dues à la civilisation répondent à une urgente nécessité.

En raison des difficultés de recrutement, le service médical a dû faire face à ses nombreuses tâches avec un effectif réduit de médecins. A la fin de l'année, il a pu prendre possession de ses nouveaux locaux dans le bâtiment de service du Bollwerk-nord. Les nouvelles installations techniques, lorsqu'elles seront prêtes, faciliteront grandement les actes médicaux et les travaux administratifs.