

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1969)

Rubrik: Gestion et personnel

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.04.2026

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

I. Conseil d'administration et direction

Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration s'est réuni six fois, principalement pour délibérer sur des projets concernant l'extension d'installations ferroviaires et l'alimentation en énergie, sur des commandes de matériel roulant, des affaires de personnel et des questions financières ou commerciales. Il a voué la plus grande attention à l'évolution du trafic. Compte tenu du fort développement du transit entre le nord et le sud, il a émis l'espoir que la commission instituée par le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie pour s'occuper du problème des tunnels ferroviaires à travers les Alpes publiera sous peu son rapport final et ses recommandations.

Le 28 avril, le Conseil d'administration a soumis au Conseil fédéral une requête intitulée «L'indemnisation des Chemins de fer fédéraux suisses pour leurs prestations en faveur de l'économie générale», par laquelle il demande que l'entreprise soit dédommée, conformément aux principes énoncés déjà dans la loi fédérale de 1957 sur les chemins de fer, pour les prestations consenties actuellement en faveur de la collectivité sans compensation particulière. Le 14 août, cette démarche a fait l'objet d'un long entretien entre la délégation des transports du Conseil fédéral et les porte-parole du Conseil d'administration. Le rapport que ce dernier a encore adressé au gouvernement le 28 octobre au sujet du financement de la modernisation des Chemins de fer fédéraux dans les années à venir est aussi de la plus haute importance. Selon ce document, l'entreprise continuera de jouer un rôle capital sur le marché des transports de demain; sa modernisation et sa restructuration exigeront l'application systématique d'un plan à long terme, ce qui suppose un régime de financement d'une durée suffisante.

L'une des séances du Conseil d'administration a eu lieu à Genève; elle fut suivie d'une visite de la nouvelle gare à marchandises et de triage de La Praille et des zones industrielles du voisinage. En se rendant encore à l'aéroport de Cointrin, le Conseil et la direction ont tenu à manifester leur intérêt à la fois pour une étroite collaboration entre l'aviation et le rail et pour une réalisation prochaine du raccordement des aéroports au réseau ferroviaire.

De même qu'en 1967 et en 1968, la composition du Conseil d'administration n'a pas subi de changement.

Direction

Alors que la Direction générale a tenu séance normalement une fois par semaine pour traiter les questions essentielles qui se posent en matière de gestion et prendre les décisions qui lui incombent, les Directeurs généraux et les Directeurs d'arrondissement ont procédé ensemble à des échanges de vues sur les problèmes d'intérêt commun au cours de six conférences. L'une de celles-ci, à laquelle avaient été invités les chefs de division de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, était consacrée à une réflexion sur la doctrine de l'entreprise et à la définition des objectifs en général ainsi qu'à une discussion sur la politique en matière de personnel et sur les relations entre partenaires sociaux en particulier.

Aucune mutation ne s'est produite à la tête de l'entreprise. Parmi les chefs de division de la Direction générale, Monsieur Edouard Fallet, docteur ès sciences économiques, responsable du service commercial des voyageurs, a fait valoir ses droits à la retraite pour la fin de l'année. Au nom des Chemins de fer fédéraux, le président du Conseil d'administration l'a remercié de sa longue collaboration. Monsieur Fallet a été remplacé par Monsieur Samuel Berthoud, licencié ès sciences économiques et politiques. Monsieur Hans Ritt, chef de la division de l'exploitation du III^e arrondissement, à Zurich, a aussi pris sa retraite, et la Direction générale lui a exprimé ses remerciements pour les services rendus. Elle a désigné son successeur en la personne de Monsieur Emile Baer, qui est entré en fonction le 1^{er} octobre.

II. Planification et études

Planification d'ensemble à long terme

Depuis le milieu des années cinquante, les Chemins de fer fédéraux, soucieux d'améliorer leur potentiel et leur productivité, recourent de plus en plus à la planification à long terme pour préparer les décisions à venir. Ce procédé, fondé sur l'étude prospective de l'évolution, consiste, chaque fois qu'il s'agit d'établir un planning, à définir d'abord les fins poursuivies, puis à rechercher par quels moyens et à quel prix elle peuvent être atteintes de la manière la plus rationnelle. Grâce à ces travaux, des plans à long terme axés sur un objectif commun existent déjà depuis longtemps en ce qui concerne le service de l'exploitation, les constructions, les achats de matériel roulant, l'approvisionnement en énergie et les finances. Chacun de ces plans constitue un instrument de gestion éprouvé.

Ces dernières années, les imperfections du système actuel de transport n'ont cessé de s'aggraver. En particulier, les voies de communication sont toujours plus encombrées. Cela oblige le chemin de fer à se préoccuper de la contribution qu'il peut apporter à la solution du problème et, partant, à préciser son rôle sur le futur marché des transports. C'est pourquoi les CFF, continuant sur leur lancée, ont entrepris de se doter d'un plan d'ensemble pour les quinze à vingt prochaines années. Les premières études, déjà achevées, montrent que les transformations de l'environnement et du marché auxquelles il faut s'attendre provoqueront des décalages dans les besoins de transport. Or les CFF ne pourront les satisfaire aux conditions du marché que si, mués en chemins de fer de l'avenir, ils savent tirer parti aussi bien des atouts spécifiques du rail que des derniers progrès de la science et de la technique, et pour peu que, sans négliger leur fonction de service public, ils centrent leur activité sur trois secteurs, savoir

- le trafic voyageurs, national et international, entre les centres économiques et touristiques, notamment en ce qui concerne
 - les relations diurnes sur les distances n'excédant pas 500 km,
 - les services de wagons-lits et de voitures-couchettes sur les parcours d'environ 1200 km au plus,
 - la prise en charge d'automobiles et de leurs occupants sur de longs trajets (trains autos couchettes),
 - le transport initial et terminal des passagers d'avion, en particulier au départ et à l'arrivée d'appareils de grande capacité ou affrétés;
- le trafic à petite distance de forte densité dans les zones de concentration urbaine, y compris la desserte des aéroports;
- l'acheminement accéléré des marchandises aux échelons suisse et international sur les distances moyennes et au delà, soit par wagons complets entre des zones d'embranchements industriels, soit sous forme de transports combinés sur les grands axes de trafic (le service d'apport et de distribution étant confié à d'autres transporteurs), avec du matériel qui, tels les palettes, les transcontainers et les semi-remorques, se prête à un transbordement rationnel.

A l'instar des Chemins de fer fédéraux suisses, d'autres administrations membres de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) s'occupent aussi de planification et coordonnent leurs travaux au sein de la Commission de recherche prospective de cet organisme, qui est chargée de la planification d'ensemble à long terme du chemin de fer de l'avenir, moyen de transport à vocation internationale.

Raccordement des aéroports au réseau ferré

Sur le marché des transports de l'avenir, le chemin de fer participera d'une manière encore plus active à la desserte des aéroports, en particulier au départ et à l'arrivée d'avions géants ou d'appareils affrétés. Dans cette optique, les Chemins de fer fédéraux, conscients du développement incessant du trafic aérien, se sont

Des voyages plus rapides..., grâce au raccordement des aéroports au réseau des CFF.



fixé comme objectif de prolonger le rail jusqu'à la porte des aérogares, afin de faciliter le passage d'un moyen de communication à l'autre. Les projets concernant le raccordement des aérogares de Zurich, Genève et Bâle au réseau ferré sont tous fort avancés, mais les liaisons avec les deux premières sont étudiées en priorité.

Augmentation des vitesses

Demain et dans un avenir plus lointain, les trains rouleront encore plus vite qu'aujourd'hui. La réduction des temps de parcours est un des principaux buts vers lesquels tendent les efforts visant à rendre le chemin de fer plus attrayant. Dans certains pays d'Europe, des services réguliers atteignent aujourd'hui déjà 200 km/h sur de grandes artères à peu près rectilignes, que les réseaux intéressés ont eu le privilège de pouvoir aménager à peu de frais pour des vitesses aussi élevées. Dans les régions montagneuses comme la Suisse, il serait impossible, ou du moins extrêmement coûteux, de transformer les tracés existants en voies à circulation rapide. Pour lancer des trains à 200 km/h et plus, il faudrait construire des lignes entièrement neuves, à courbes de très grand rayon. Ce problème est actuellement abordé sur le plan général, à propos des études relatives au chemin de fer de l'avenir.

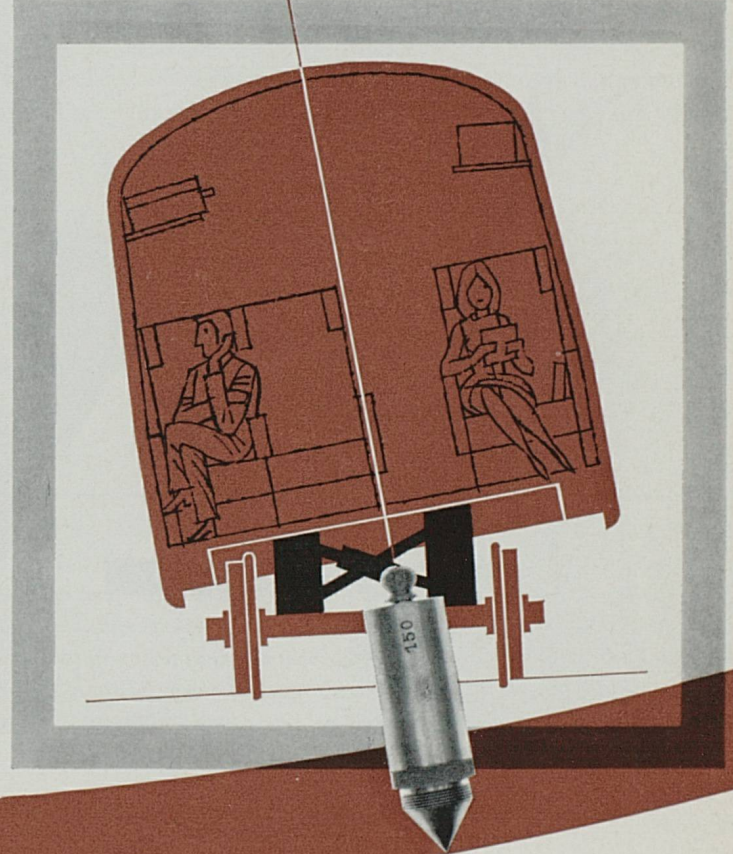
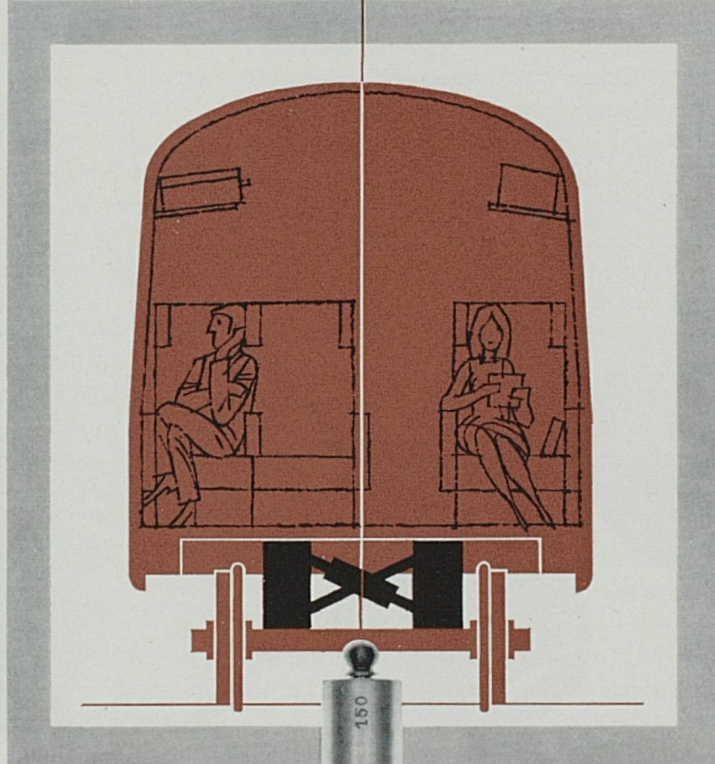
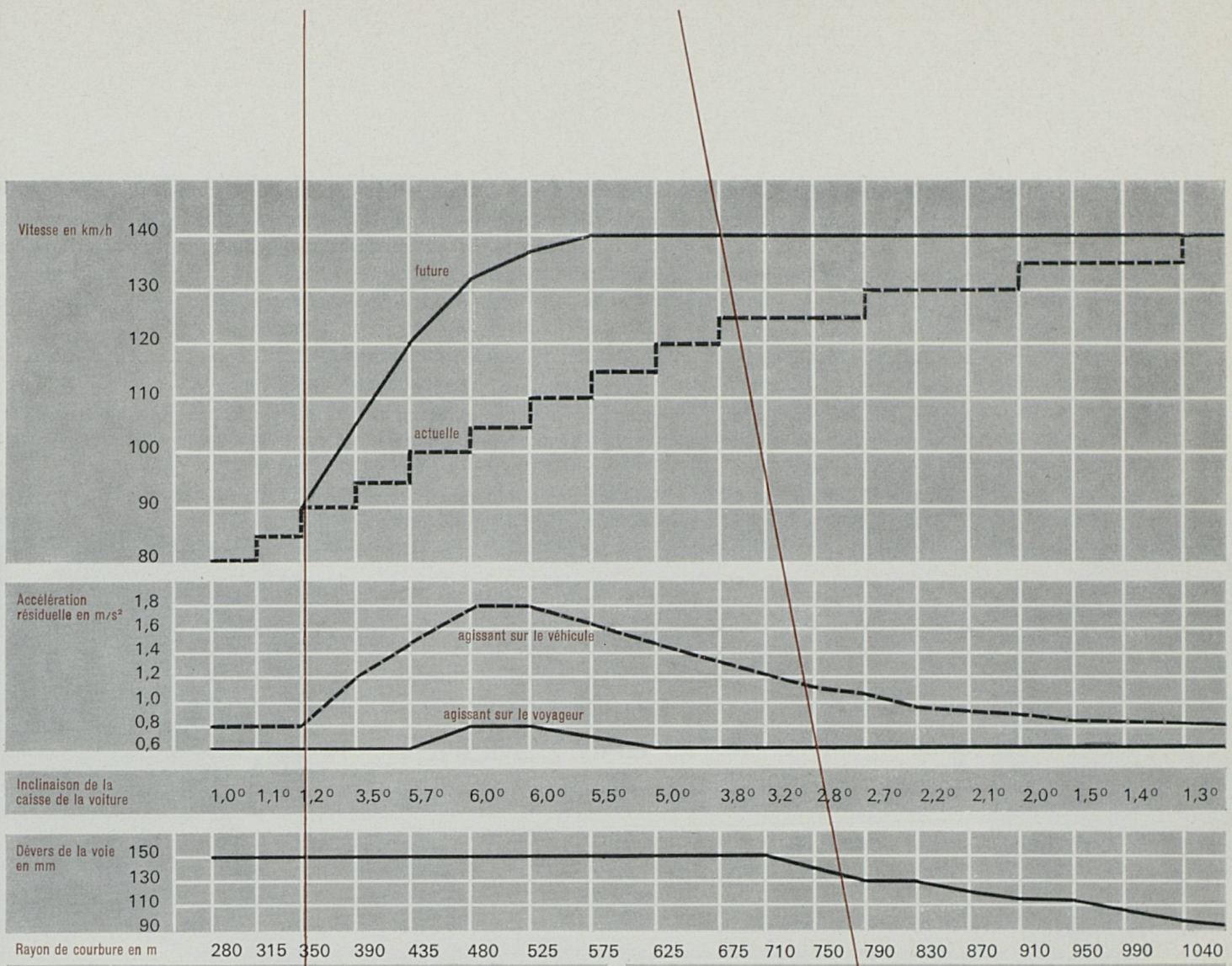
Pour réduire sans tarder la durée des parcours, le chemin de fer doit continuer à rectifier certaines sinuosités de la voie quand des travaux inévitables lui en fournissent l'occasion, mais il lui faut surtout profiter encore mieux des dernières possibilités offertes par la technique de traction. Les convois sont remorqués toujours plus fréquemment par des engins modernes qui, grâce à leur puissance, sont notamment capables d'imprimer à la marche du train une vive allure en peu de temps. En outre, l'apparition de voitures dont la caisse peut s'incliner davantage dans les courbes ouvre de nouvelles perspectives.

Les nombreuses mesures effectuées pendant la période d'essai des locomotives Re 4/4 II ont montré que dans les courbes de 350 m de rayon, franchissables aujourd'hui à 90 km/h, les efforts entre rail et roue sont plus élevés que dans toutes celles où le rayon de courbure et la vitesse admise ont des valeurs supérieures. En d'autres termes, quand le rayon dépasse 350 m, la vitesse maximale n'est plus déterminée par les efforts entre rail et roue, mais par le confort des voyageurs. Celui-ci, à son tour, dépend d'une part de l'accélération transversale non compensée, qui est fonction du dévers et ne devrait pas dépasser 0,8 m/sec², d'autre part de la variation de cette accélération dans le temps, qui se manifeste par une secousse à l'entrée et à la sortie des courbes ainsi qu'au passage des appareils de voie. Ces considérations partent de l'hypothèse que lors de la construction du véhicule moteur, toutes les dispositions propres à réduire les efforts entre rail et roue ont été prises, ce qui est bien le cas sur la machine Re 4/4 II. Des modifications de la voie (dévers plus accentué, aiguilles à lames flexibles) permettraient à elles seules d'augmenter de 5 à 10 km/h la vitesse des véhicules actuels dans les courbes de rayon supérieur à 500 m, sans que la limite du confort soit dépassée.

L'ensemble de ces mesures n'épuise cependant pas les possibilités. Si les efforts entre rail et roue admis aujourd'hui pour les rayons inférieurs à 350 m étaient tolérés aussi dans les courbes moins accentuées, la vitesse pourrait encore être considérablement accrue, par exemple de 25 à 30% quand le rayon est compris entre 450 et 550 m. Il est vrai que l'accélération transversale non compensée monterait alors à 1,8 m/sec². Il est par conséquent nécessaire d'avoir des voitures dont la caisse puisse s'incliner vers l'intérieur des courbes. Bien entendu, ce problème s'est déjà posé ailleurs et diverses solutions ont été étudiées. En 1957, une voiture «pendulaire» a été construite en France et, en 1965, un véhicule semblable du Chemin de fer fédéral allemand a figuré à l'exposition des transports de Munich. Aux Etats-Unis et au Canada, des rames entières sont conçues d'après ce principe.

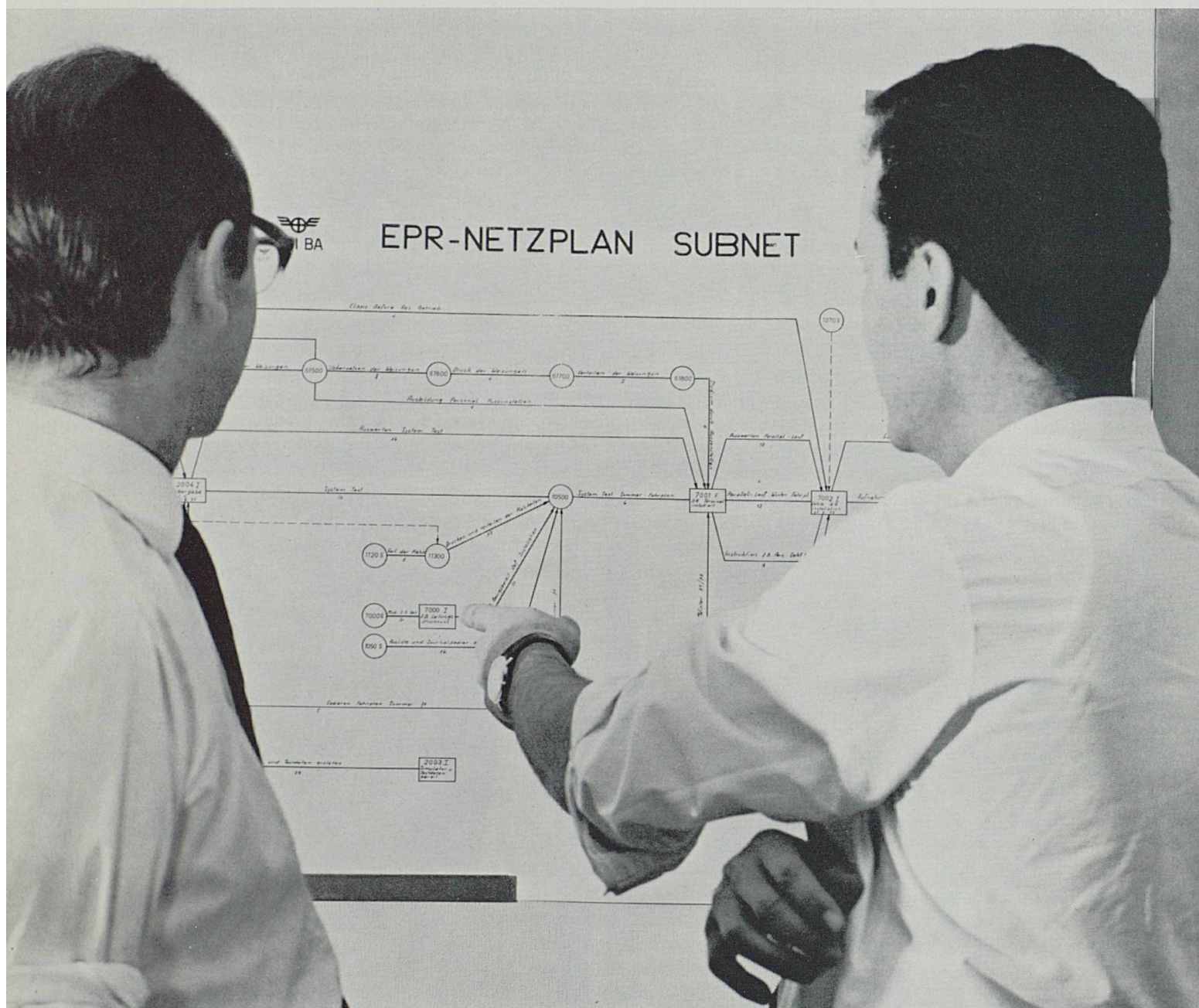
Les Chemins de fer fédéraux tiennent aussi à tirer le meilleur parti des possibilités qui s'offrent dans ce domaine. Disposant déjà, avec la locomotive Re 4/4 II, d'un engin moteur approprié, ils ne sont pas contraints de renoncer aux avantages de la traction électrique pour recourir à des engins à moteur thermique. Toutefois, il leur manque encore les voitures de type adéquat. Aussi viennent-ils de passer un marché pour la mise au point de tels véhicules, qui doivent d'ailleurs être entièrement climatisés et pourvus du confort le plus moderne. La construction du matériel à voyageurs marquera ainsi un net progrès à tous égards.

Pour franchir les courbes à une vitesse accrue: la voiture à caisse à inclinaison variable



Grâce à leur faculté de franchir les courbes à vive allure, ces nouvelles voitures, dotées d'une caisse à inclinaison variable, permettront de réduire de onze minutes la durée du parcours Zurich-Berne. Compte tenu en outre du gain de temps qu'apporteront le futur tunnel du Heitersberg et le nouveau tronçon Olten-Rothrist, le voyage d'une ville à l'autre durera bientôt à peine plus d'une heure.

La réservation électronique des places dans le service international en est actuellement au stade de la planification et de la mise en train. Le réseau prévu doit permettre de raccorder directement à la centrale les grandes gares et bon nombre d'agences de voyages.



Modernisation des installations de sécurité et du dispositif d'arrêt automatique

Des installations de sécurité efficaces sont d'autant plus nécessaires que la circulation est intense et que les vitesses sont élevées. Leur extension et leur perfectionnement progressent en conséquence.

Les CFF s'efforcent également d'améliorer le dispositif dit d'arrêt automatique à bord des véhicules moteurs. A titre d'essai préliminaire, une locomotive de type ancien, où le mécanicien se tient debout, et une automotrice moderne, où il est assis, ont été dotées d'un appareillage complémentaire qui enregistre l'intervention du dispositif d'arrêt lors du passage d'un signal avancé en position d'avertissement et sert d'aide-mémoire au mécanicien. Quand ce dernier actionne l'interrupteur de rappel, non seulement la lampe témoin de l'interrupteur, mais une seconde lampe, placée à côté du tachymètre, clignote pendant vingt secondes. De plus, un bourdonneur retentit au même rythme pendant cinq secondes. Ni l'un ni l'autre de ces signaux ne peuvent être interrompus prématurément. Dans la seconde moitié de 1969, les deux véhicules ainsi équipés ont circulé dans les trois arrondissements pour être expérimentés. Les résultats ayant été positifs, l'essai se poursuivra en grand; à cet effet, l'appareillage complémentaire sera monté dans chaque arrondissement sur quinze engins moteurs de différents types.

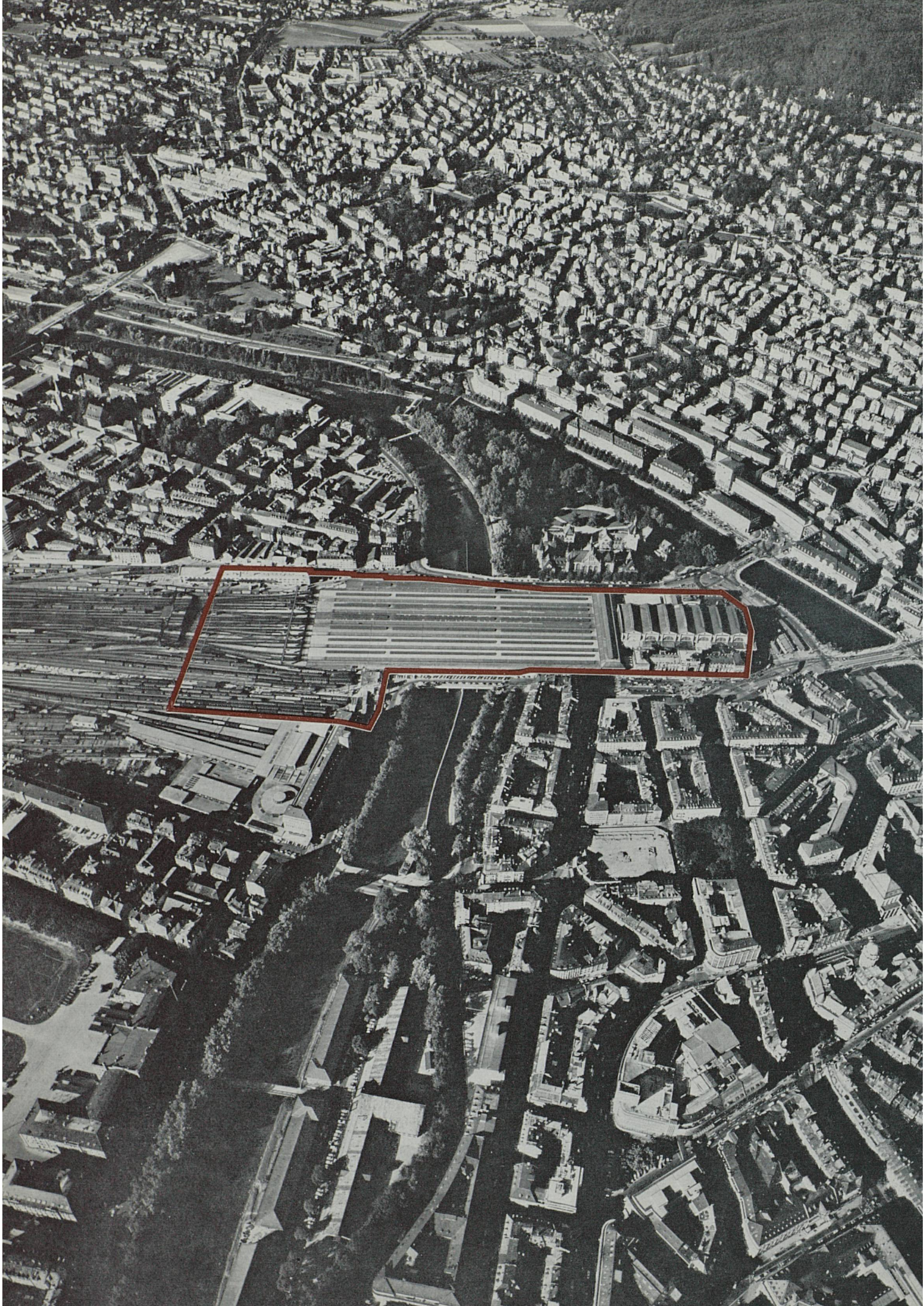
Une autre amélioration, indépendante de celle qui vient d'être décrite, est à l'examen. Il s'agit de différencier l'intervention du dispositif d'arrêt automatique selon qu'elle est due à un avertissement ou à un feu rouge. Des essais ont prouvé qu'avec les éléments électroniques actuellement disponibles la distinction s'opère en principe de façon sûre, suivant la polarité de l'impulsion des aimants. Equipés de cette manière, les trains qui «brûleraient» un signal fermé seraient infailliblement stoppés, même si le mécanicien actionnait inconsciemment l'interrupteur de rappel du dispositif d'arrêt.

Commande automatique continue de la marche des trains

Le système du conducteur linéaire, en cours de développement, constitue une innovation importante qui dépasse le champ d'action des installations de sécurité classiques. Il permet d'échanger constamment des informations relatives à la marche des trains entre les organes fixes de commande et de contrôle d'une part, et les locomotives en marche de l'autre, à l'aide d'un câble posé dans la voie et d'antennes montées sur les véhicules moteurs. Les études et essais concernant ce système, qui offre de vastes perspectives d'avenir, ont été poursuivis activement. L'adoption du conducteur linéaire nécessitera cependant beaucoup de temps et surtout des mises de fonds considérables; aussi entre-t-il en considération en premier lieu pour les lignes principales. Le dispositif d'arrêt automatique, au contraire, pourra être perfectionné dans un délai assez bref et au prix d'investissements modiques. Sur les lignes secondaires, il conservera son utilité pendant de longues années.

III. Collaboration internationale

Les Chemins de fer fédéraux n'ont cessé de coopérer étroitement avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), dont font partie à l'heure actuelle vingt-six réseaux d'Europe, dix d'Afrique, sept d'Asie et un d'Amérique du Nord. La réforme de l'Union, que le rapport de gestion de 1968 exposait déjà sommairement, a reçu un début d'application encourageant dès la première année de transition. En particulier, le fait que les commissions directoriales et les comités d'études n'aient plus à s'occuper de questions mineures est apprécié. La collaboration entre l'UIC et l'Association internationale du Congrès des chemins de fer (AICCF) s'est concrétisée dans la décision d'éditer en commun, à partir du 1^{er} janvier 1970, la revue «Rail international», qui remplacera les publications des deux organisations.



En se prononçant en faveur de l'attelage automatique, les réseaux européens ont donné une autre preuve de leur esprit de collaboration. A l'issue de longues années de travail, les administrations d'Europe occidentale, qui étaient en présence d'une foule de suggestions, sont parvenues à mettre au point l'attelage du type UIC répondant à toutes les exigences. Ce dispositif est en outre compatible avec l'attelage soviétique déjà en usage et avec celui qui est propre aux divers réseaux de l'Est. Des essais sont maintenant exécutés en commun. L'attelage UIC est conçu de façon que les conduites d'air et d'électricité puissent aussi être raccordées automatiquement. Le 10 décembre, l'Assemblée générale de l'UIC a approuvé le contrat de licence à conclure avec Unicupler S. à r. l., qui groupe les détenteurs de brevets. L'Union s'est ainsi assurée les droits de fabrication et la libre disposition des dessins des divers éléments du système. La bonne entente qui a régné entre les spécialistes de l'industrie et ceux des chemins de fer d'Etat laisse bien augurer de la solution des derniers problèmes, notamment en ce qui concerne l'exécution de la commande d'une envergnure exceptionnelle qu'il faudra passer au secteur privé. Les administrations des pays membres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) sont déjà convenues de proposer à cet organisme d'introduire l'attelage automatique dans les années 1976 à 1980. La décision de la CEMT est attendue dans le courant de 1970.

Le centre de recherche et de documentation dans le domaine des transports, fondé en 1967 par la CEMT, a organisé à Rome, en septembre, un symposium sur la productivité dans les transports, la desserte des conurbations et la coopération des pouvoirs publics en matière de trafic.

Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT), dont les CFF assument la gérance, a poursuivi les préparatifs de la septième révision ordinaire de la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV) et de celle qui a trait au transport des marchandises (CIM). Ce faisant, il a tenu compte, dans la mesure du possible, des suggestions des usagers, qui étaient présentées par la Chambre de commerce internationale. La mise au point des nombreux documents d'application liés à ces conventions, qui nécessite un travail considérable, incombera aussi au Comité. Par ailleurs, celui-ci a participé à la refonte du règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) et à l'élaboration d'un accord international régissant le contrat de transport combiné.

L'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI) s'est également occupé d'une manière très active de la révision des conventions CIV et CIM, ce qui l'a amené à organiser à son siège plusieurs réunions centrées sur une meilleure adaptation de ces textes aux besoins des usagers.

A part l'UIC, plusieurs organismes internationaux s'appliquent à améliorer les services offerts par le rail. Ce sont surtout la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH), la Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (CEM), la Conférence internationale des trains spéciaux d'agences de voyages (CITA), l'Union internationale des voitures et fourgons (RIC), l'Union internationale des wagons (RIV) ainsi que les communautés d'exploitation des wagons EUROP et POOL. Pour l'essentiel, leurs efforts ont tendu à mieux harmoniser les prestations du chemin de fer avec la demande et à faciliter les échanges de matériel roulant. La délégation internationale du Simplon a examiné des questions d'horaire, de transport et de tarif, de même que les comptes de la section Brigue-Iselle.

Reconstruction de la gare centrale de Zurich

La délégation des autorités chargée de l'étude du trafic dans la région de Zurich, dont les CFF font partie, a lancé un concours d'idées en vue d'un remaniement complet de la gare. Plus de cent ateliers d'architectes recherchent présentement une disposition appropriée pour les futures constructions du chemin de fer et du secteur privé dans la zone encadrée en rouge sur la vue aérienne ci-contre.

L'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), qui gère, sous le nom d'EUROPABUS, un réseau de lignes touristiques d'autocars couvrant l'ensemble du continent, met tout en œuvre pour résister aux assauts d'une concurrence toujours plus acharnée. L'usage d'avions géants pour les vols transatlantiques devrait donner à ses affaires une impulsion nouvelle si la baisse du prix des passages faisait affluer les touristes américains.

Notre pays n'est pas rattaché à la Communauté économique européenne (CEE), mais il est pour lui capital de suivre de près les développements des décisions prises par le Conseil des ministres de cette organisation, de les confronter avec ses propres conceptions et de prévoir leurs incidences sur la situation du chemin de fer. La commission chargée d'établir les dispositions communes réglant les rapports de base entre l'Etat et les administrations ferroviaires à propos de leur statut financier et juridique n'a pas encore achevé ses travaux. De même, il reste à résoudre le problème de l'aide financière des pouvoirs publics aux réseaux. Un progrès se dessine en revanche dans le domaine du transit communautaire de la CEE. Il est en effet question de préparer un projet de règlement destiné à simplifier les contrôles aux frontières, que des trains franchiraient en outre sans arrêt sur certains itinéraires.

IV. Personnel

Effectif

Le nombre moyen des agents occupés dans les différents secteurs d'activité pendant l'exercice a été le suivant:

Secteur d'activité	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur			
	1968	%	1969	%
Direction et administration: personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	3 319	8,0	3 423	8,2
Gares: chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	19 634	47,1	19 747	47,4
Traction: mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 589	11,0	4 574	11,0
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 175	7,6	3 111	7,5
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	1 346	3,2	1 224	2,9
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 230	10,2	4 170	10,0
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	3 840	9,2	3 811	9,2
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	224	0,5	225	0,5
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 332	3,2	1 366	3,3
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	41 689	100,0	41 651	100,0

La moyenne générale de 1969 est en retrait de 38 unités sur celle de l'année précédente; elle marque une diminution de 1766 agents ou 4% par rapport au niveau record de 1964. La forte expansion du trafic a fait naître un urgent besoin de multiplier les engagements, mais la pénurie de main-d'œuvre et de nouvelles difficultés de recrutement ont contrecarré les efforts tentés dans ce sens.



Le bourrage des traverses et la correction de l'assiette de la voie, qui étaient primitivement des travaux pénibles, nécessitant une main-d'œuvre nombreuse, sont depuis plusieurs années exécutés en grande partie à l'aide de machines modernes et puissantes. La bourreuse-niveleuse-ripeuse, conduite par trois hommes, corrige automatiquement le nivellement longitudinal, le dévers transversal et le tracé de la voie, à la vitesse de 220 m à l'heure.

Questions de portée générale

Dans le service des gares, les jours de repos, de vacances et de compensation arriérés des années 1966 et 1967 avaient pu être pris réglementairement avant la fin du mois d'avril de l'année suivante. Pour 1968, cela n'a plus été possible. Aussi la Direction générale a-t-elle décidé, en juin 1969, de combler par un paiement en espèces ce retard de quelque 2300 jours. L'essor soudain des transports, les entraves et les complications rencontrées dans l'écoulement du trafic de transit par suite des nombreuses grèves survenues dans les pays voisins, le manque chronique de personnel, enfin, n'en ont pas moins continué d'aggraver le décalage, au point qu'il atteignait, à la fin d'octobre, le chiffre sans précédent de 80 000 jours. La Direction générale, en présence de cette situation exceptionnelle, a proposé aux intéressés un règlement en espèces dès le mois de décembre. Cette mesure a certes contribué à réduire un peu l'arriéré, mais il était encore de 70 000 jours à la fin de l'année.

Le 12 février, le Conseil fédéral a sanctionné le règlement concernant les rapports de service des employés que le Conseil d'administration avait adopté à la fin de l'année précédente. Les nouvelles dispositions abrogent notamment le règlement des ouvriers, si bien que les ouvriers permanents des Chemins de fer fédéraux sont désormais soumis au même régime que les employés. Par arrêté du 2 juillet, le Conseil fédéral a apporté divers changements à la classification des fonctions, en particulier en ce qui concerne les cadres



Nombreux sont les cheminots qui cultivent les beaux-arts pendant leurs loisirs.

et les professions scientifiques et techniques. Les nouvelles dénominations d'ingénieur-technicien et d'architecte-technicien pour les diplômés d'écoles techniques supérieures ont nécessité un ajustement du mécanisme des nominations et des promotions, qui a fait en outre l'objet de diverses retouches, dictées par les circonstances, aux chapitres des services de la voie et de l'exploitation.

Des états des postes, qui se fondent sur des méthodes analytiques d'appréciation du travail, existent depuis 1956 pour le personnel administratif de la Direction générale et des Directions d'arrondissement. Selon l'usage, ils ont été mis à jour et réédités pour la nouvelle période administrative (1969-1972). Il apparaît toujours plus nécessaire d'établir également de tels états dans le secteur technique. Les investigations indispensables sont en cours, mais elles prendront encore beaucoup de temps.

Le 10 octobre, les Chambres fédérales ont voté un arrêté concernant le versement d'allocations de renchérissement au personnel de la Confédération de 1969 à 1972. Le Conseil fédéral, auquel est dévolu le pouvoir de fixer le barème des années 1969 et suivantes, a retenu pour l'an dernier le taux de 3,5 pour cent. Cette compensation rejoint l'indice de 108,7 points.

La période de huit mois prévue pour la mise en train du calcul mécanographique de la paie et la constitution du fichier central du personnel a pris fin le 1^{er} janvier 1970. Pour la première fois, l'allocation de renchérissement due rétroactivement pour l'exercice entier a été calculée sur l'ordinateur, ce qui a simplifié considérablement la tâche des services extérieurs.

Le service psychologique a coopéré à la recherche et à la sélection d'agents en fondant ses conseils sur les résultats de quelque 1700 examens d'aptitude. Pour l'engagement de candidats ouvriers, un nouveau système permet de tenir compte de la diversité des exigences en matière de formation et de viser d'emblée à une affectation rationnelle.

Formation

La préparation des cadres a notamment pour objectif d'améliorer leur manière de diriger les subordonnés. De ce fait, avec la formation professionnelle, l'initiation aux méthodes de commandement et la promotion de la personnalité revêtent une importance particulière.

Tandis que les cours de chefs des dix années précédentes s'adressaient surtout aux cadres moyens et supérieurs, une part plus large a été faite depuis lors aux supérieurs directs des ouvriers. C'est ainsi que douze cours, dont certains avaient débuté en 1968, ont permis à 240 participants de parachever leur formation de chef ouvrier. Dans l'un de ces cours, donné en italien, se trouvait le millième agent à la préparation duquel l'entreprise contribuait elle-même de cette manière depuis 1959.

L'organisation systématique de la formation et du perfectionnement professionnels s'est traduite par la reprise des séminaires de promotion des ventes et, une fois de plus, nombre de fonctionnaires représentant les Chemins de fer fédéraux dans les relations avec les voyageurs ont eu la possibilité de suivre des cours sur le service des clients. Ces deux enseignements, qui ont donné de bons résultats, doivent être maintenus. Avec le nouveau cours d'initiation aux principes d'économie d'entreprise et plusieurs autres qui portent sur la langue maternelle des agents et la correspondance, ils contribuent à enrichir d'une manière appréciable les connaissances professionnelles des cadres et de leurs collaborateurs.

Prévoyance sociale

La difficulté accrue de trouver du personnel dans les grands centres et la pénurie d'appartements à des prix abordables pour les fonctionnaires des catégories inférieures de traitement ont obligé les Chemins de fer fédéraux à redoubler d'efforts pour aider leurs collaborateurs à se loger. Ils ont donc continué à accorder des prêts à des conditions raisonnables à des coopératives d'habitation de cheminots, de fondation ancienne ou récente, et consenti à l'édification d'un foyer pour agents célibataires.

Les services centraux du personnel ont rempli leur mission de prévoyance et d'assistance en étroite collaboration avec les assistantes sociales. Même à une époque où les possibilités de gain sont bonnes, cette activité demeure indispensable. Nombreux sont d'ailleurs les agents en difficulté qui ont sollicité l'aide de la caisse et du fonds de secours ainsi que des institutions de prêts.

Prévention des accidents

L'entreprise, consciente de l'importance croissante des loisirs et de l'opportunité de les aménager d'une manière sensée, a considérablement développé son appui financier aux organisations du personnel qui s'en occupent.

Pour la deuxième fois, les Chemins de fer fédéraux ont participé aux semaines de prévention des accidents organisées sous le patronage du Comité d'études des questions de personnel, institué par l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Toutes les administrations intéressées ont projeté pendant cette période le film intitulé « Les deux Hercules », qui avait été tourné par un cinéaste suisse, avec le concours du service de prévention de notre division du personnel, pour enseigner la façon correcte de lever et de porter les charges. Ce fut aussi l'occasion de présenter le nouveau film fixe sonore sur le comportement à adopter face aux dangers de l'exploitation ferroviaire et des lignes de contact. La diffusion des autres consignes de sécurité à l'adresse du personnel a reçu une nouvelle impulsion, notamment dans les cours de chefs.

Assurances

A la fin de l'exercice, la caisse de pensions et de secours comptait 35 309 assurés (35 743 en 1968) et 2633 déposants (2596). La somme des gains assurés est passée à 534,3 millions de francs (449,0 millions). Quant aux bénéficiaires de rentes, au nombre de 20 964 (21 257), ils ont perçu au total 133,2 millions de francs (106,3 millions). Le VI^e supplément des statuts de la caisse de pensions et de secours, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1969, ajuste le gain assuré des agents en activité de service compte tenu de la nouvelle loi sur le statut des fonctionnaires et de la septième révision de l'AVS. Il revalorise en outre les rentes et codifie d'autres avantages. Ces améliorations des prestations et des conditions d'assurance occasionnent aux Chemins de fer fédéraux un surcroît de dépenses annuelles de 16,7 millions de francs. Ils ont aussi dû prendre à leur charge la contribution unique de 24 millions de francs pour l'amélioration du gain assuré en fonction de celle du salaire réel. Dans son propre rapport annuel, la caisse de pensions et de secours donne de plus amples détails.

Toujours en fin d'exercice, 42 801 hommes (42 932 en 1968), 11 117 femmes (10 591) et 7509 enfants (6773) étaient affiliés à la caisse maladie des Chemins de fer fédéraux. La moyenne des frais médicaux et pharmaceutiques est passée de 233 fr. 40 à 305 fr. 60 par adhérent, ce qui s'explique avant tout par la hausse des tarifs des médecins, des pharmaciens et des établissements hospitaliers. Dans cette branche d'assurance, le compte de 1969 est le premier qui se solde par un excédent de dépenses sous le régime des statuts du 1^{er} janvier 1966. Les cotisations d'assuré doivent être adaptées à la nouvelle situation dans le courant de 1970. Le rapport annuel de la caisse fournit aussi d'autres précisions.

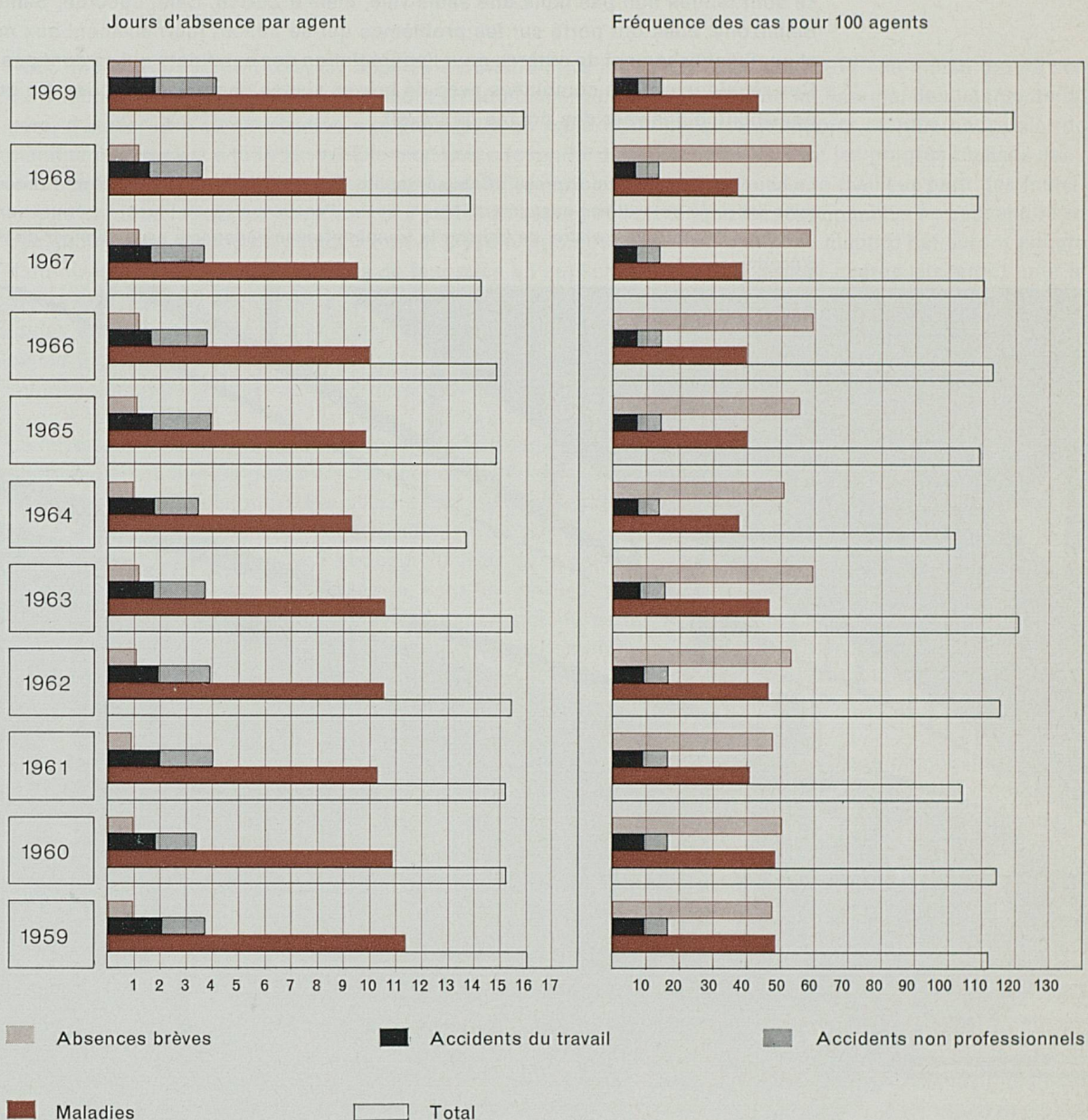
Service médical

La courbe des absences pour cause de maladie et d'accident de plusieurs années permet de tirer d'importantes conclusions touchant l'examen médical d'aptitude, l'efficacité des mesures prophylactiques et collectives et les critères d'invalidité. Les deux graphiques renseignent sur le nombre moyen de jours d'absence par agent (morbidité) et sur la fréquence des cas pour cent agents. En ce qui concerne les indisponibilités dues à la maladie, la morbidité était d'environ onze jours de 1958 à 1960; les trois années suivantes, elle se situait entre dix et onze jours, puis elle s'abaissa heureusement au niveau de neuf à dix jours dans la période de 1964 à 1968. L'année 1969 a marqué une recrudescence surprenante, le phénomène se manifestant dans des proportions analogues parmi le personnel des postes, des douanes et de l'administration fédérale. On peut dès lors se demander s'il ne reflète pas, d'une manière générale, un allongement du processus de récupération des forces psychiques et physiques. La comparaison avec les statistiques de 1968 montre toutefois que l'augmentation est due pour 0,4 jour à la grippe et pour 0,6 jour à des maladies précédant un nombre accru de mises à la retraite par anticipation. Sans ces deux facteurs, la moyenne serait de 9,5 jours et resterait dans les limites des années précédentes.

Seule une étude statistique des différentes maladies permet de tirer des conclusions sur la fréquence des cas. Il va de soi que les années de faible morbidité dénotent également des fréquences peu élevées. Tandis que le taux de réceptivité (nombre de cas pour cent agents) a nettement baissé pour les maladies au cours des dernières années (la moyenne, de 46,1 dans la période de 1958 à 1963, est tombée à 39,1 dans les années 1964 à 1969), il est monté d'autant en ce qui concerne les absences brèves. La moyenne de ces dernières est en effet passée de 51,1 dans les années 1958 à 1963 à 57,2 dans celles de 1964 à 1969. Les médicaments modernes, qui permettent d'enrayer les maladies mieux qu'autrefois, doivent avoir beaucoup contribué à cette évolution.

Parmi les 2800 personnes qui ont passé à la visite médicale d'admission, 260 (9,3%) ont été déclarées inaptes au service du chemin de fer. La caisse de pensions et de secours a pu en admettre 2020 sans restriction, tandis que des réserves ont été formulées dans 370 cas. Les médecins de la division ont procédé à 1550 examens de l'état de santé général, dont 110 en rapport avec la lutte contre la morbidité dans le canton du Tessin.

Les absences pour cause de maladie et d'accident de 1959 à 1969



Durant la campagne de prophylaxie antituberculeuse, dont le cycle est de trois ans, la division médicale a pris 11 253 radiophotographies d'agents des CFF. Elles ont révélé six cas de tuberculose pulmonaire – dont trois avec poussée ouverte et contagieuse –, deux tumeurs malignes et quatre bénignes. Un tuberculeux a dû en outre être mis en observation. Vers la fin de l'année, la deuxième campagne de vaccination anti-variolique a débuté. En revanche, aucune mesure prophylactique n'a été prise contre la grippe, car l'efficacité des moyens actuellement disponibles demeure problématique.

Au cours du second semestre, pour la première fois, les conférences avec les médecins attirés des CFF se sont tenues non pas dans une seule ville, mais à Zurich, Bâle, Lucerne, Saint-Gall, Lausanne, Berne et Bellinzone. Elles ont porté sur les problèmes qui se posent journallement aux médecins du chemin de fer et sur l'établissement de critères pour l'appréciation des candidats qui ne sont pas intégralement assurables. Ces réunions ont été combinées avec de brèves visites dans les services, afin que les participants aient la possibilité d'analyser des postes de travail.

Le nouveau Trans Europ Express «Catalan» quitte Genève à 10 h. 40 pour atteindre Barcelone à 20 h. 30. Formé d'une rame articulée du système espagnol «Talgo», dotée d'essieux à roues libres, il permet aux voyageurs, pour la première fois dans l'histoire ferroviaire, de franchir la frontière franco-espagnole sans changer de train, en dépit de la différence d'écartement des voies.

