

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1970)  
  
**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:** 14.12.2025

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

## I. Conseil d'administration et direction

### Conseil d'administration

A part les grands problèmes de la gestion de l'entreprise et les nominations, les principaux thèmes des délibérations du Conseil d'administration, qui s'est réuni huit fois pendant l'exercice, furent les projets d'équipement de gares et de lignes, le raccordement des aéroports au réseau ferré, la modernisation des installations de sécurité, les achats d'engins moteurs, de voitures et de wagons modernes, le renforcement du système d'alimentation en énergie électrique et l'attitude à adopter à l'égard de la nationalisation du Chemin de fer rhétique. Les questions générales de personnel et de budget ont aussi retenu son attention, de même que l'évolution des transports considérés dans leur ensemble et l'adaptation de l'appareil de production aux besoins qui se dessinent.



Une séance hebdomadaire de la Direction générale. De gauche à droite, les Directeurs généraux, MM. Wellinger, Dr en droit, Wichser, Dr h. c., président, Desponds, ingénieur diplômé, et le Secrétaire général, M. Britt, Dr ès sciences économiques.

Le mémoire du Conseil d'administration du 28 avril 1969 demandant au Conseil fédéral de recourir à l'instrument juridique fourni par la loi sur les chemins de fer de 1957 pour indemniser les Chemins de fer fédéraux des prestations qu'ils consentent en faveur de l'économie générale sans compensation particulière a eu un effet positif (cf. p. VI). En revanche, le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur la requête du 28 octobre 1969 concernant le financement de la modernisation du réseau dans les années à venir. Il s'agit en l'occurrence d'obtenir la sécurité financière qu'implique l'exécution d'un plan d'expansion de longue durée (cf. p. VI).

Le Conseil d'administration a tenu six séances à Berne. Au cours de celle qui eut lieu à Olten, le 27 mai, il a été amplement renseigné sur les projets ferroviaires intéressant la région et il a pu voir sur place le tracé que devrait suivre la nouvelle ligne Olten-Rothrist. Une autre réunion, convoquée à Baden, s'est achevée par la visite des chantiers de la gare de triage de Zurich-Limmattal et du futur tunnel du Heitersberg, de 4,9 km de long.

Depuis 1967, la composition du Conseil n'a pas varié.







## Direction

La Direction générale a continué de siéger normalement une fois par semaine, afin de prendre les décisions incombant aux trois chefs de département et de trancher des questions de principe en matière d'administration. Les responsables des arrondissements ont participé à certaines séances à tour de rôle. La conférence des Directeurs généraux et des Directeurs d'arrondissement, qui est un organe de gestion, a consacré cinq de ses réunions à des échanges de vues et d'expérience sur des sujets d'intérêt général. A l'ordre du jour figuraient notamment des questions commerciales et financières, le développement des transports, certaines affaires de personnel et la mise en valeur de biens immobiliers.

Aucun changement ne s'est produit dans les sphères dirigeantes au cours de l'exercice. Celui-ci n'était cependant pas encore achevé que Monsieur John Favre, D<sup>r</sup> en droit, Directeur général, répondant à l'appel flatteur de l'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI), à Berne, acceptait de prendre la direction de cet organisme le 1<sup>er</sup> février 1971, ce qui allait l'obliger à quitter les fonctions qu'il exerçait depuis près de vingt ans à la tête du département commercial et du contentieux. A l'issue de la séance du Conseil d'administration du 7 décembre 1970, Messieurs Roger Bonvin, conseiller fédéral, chef du Département des transports et communications et de l'énergie, et Hans Fischer, président, rendirent hommage à l'activité du démissionnaire, non sans le remercier du grand travail qu'il avait accompli pendant les trente-quatre ans passés au service des Chemins de fer fédéraux, à divers échelons de la hiérarchie.

Le 14 décembre, sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral nommait le nouveau Directeur général en la personne de Monsieur Roger Desponds, ingénieur diplômé, Directeur du 1<sup>er</sup> arrondissement des CFF, et il confiait ce dernier poste à Monsieur André Brocard, ingénieur diplômé, chef de la division de la traction dudit arrondissement. Dans les deux cas, l'entrée en fonction a été fixée au 1<sup>er</sup> février 1971.

Des divisions de la Direction générale ont changé de titulaires. Monsieur Walter Keller, chef de la division des finances depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1969, n'a malheureusement pas eu la satisfaction d'occuper longtemps sa nouvelle charge, car une terrible maladie devait l'emporter déjà le 9 avril 1970. Les Chemins de fer fédéraux ont perdu avec lui un excellent fonctionnaire supérieur. Le Conseil d'administration et la direction honorent sa mémoire. Pour combler ce vide, le Conseil a désigné Monsieur Heinz Diemant, licencié ès sciences économiques, qui était déjà le suppléant de Monsieur Keller. Par ailleurs, le chef de la division de la traction et des ateliers, le professeur Erwin Meyer, D<sup>r</sup> ès sciences techniques, a fait valoir ses droits à la retraite à la fin de l'exercice, pour raison d'âge, après plus de trente ans d'activité. Les grands mérites qu'il s'est acquis lui ont valu les éloges et les remerciements du Conseil d'administration et du président de la Direction générale. Le Conseil lui a donné pour successeur Monsieur Paul Winter, ingénieur diplômé, chef du service des ateliers de ladite division.

A la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement, à Lausanne, la responsabilité de la division de la traction a été confiée, à partir du 1<sup>er</sup> février 1971, à Monsieur Robert Guignard, chef de section à la Direction générale, division de la traction et des ateliers.

---

Le «container terminal» de Bâle est l'un des principaux chantiers de transbordement du trafic combiné. Un portique roulant dont la portée est de 22 m et la force de levage de 35 t fait passer les volumineux containers rapidement et sans difficulté du train au camion, et vice versa.



## II. Etudes et planification

L'an dernier, la commission de recherche prospective de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), chargée de préparer les études et la planification à long terme qui déboucheront sur le chemin de fer de l'avenir, a élargi le champ de ses investigations. Les CFF, dont les grandes artères occupent une position clé dans le réseau européen, coopèrent activement à ces travaux avec la ferme volonté d'élever leur appareil de transport au niveau des futures exigences en matière de trafic national et international.

Pour fournir à la commission une documentation de base, un groupe de travail présidé par les CFF a élaboré une vaste étude sur l'évolution de la demande globale de transport au cours des quinze dernières années. Il a réuni des données fondamentales sur le trafic international, par exemple au sujet des courants de trafic de pays à pays, considérés dans leur ensemble et par mode de transport.

Aux voyageurs et aux marchandises utilisant plusieurs moyens de transport, le système de l'avenir devra, mieux que l'ancien, assurer la continuité dans le processus d'acheminement entre les points de départ et d'arrivée, de façon à tirer un parti optimum de la «chaîne de transport». Les études actuellement en cours tant dans le secteur des voyageurs que dans celui des marchandises permettront de discerner les tâches et le domaine propres du chemin de fer et de définir sa fonction parmi les maillons de la chaîne d'une manière conforme à sa vocation.

Dans le service des voyageurs, les recherches portent sur les besoins et les exigences auxquelles il faudra faire face selon les catégories de trafic (voyages d'affaires, tourisme, service de banlieue) aussi bien en ce qui concerne le déplacement proprement dit par fer que le passage d'un maillon de la chaîne à l'autre. Dans l'organisation de demain, il faudra en particulier attacher une grande importance aux facteurs temps de parcours, prix, confort, sécurité, fréquence et heures de circulation, correspondances, facilités de transbordement pour le voyageur avec ou sans bagages, emplacement des gares, parcs de stationnement, formalités douanières, vente des billets, possibilités de réservation. Pour les marchandises, l'étude est centrée sur une nouvelle conception de l'organisation de services «multimodes» intégrant davantage tout le système de transport dans les processus de production et de distribution de l'industrie et du commerce. Les plans prévoient en l'occurrence des solutions telles que l'extension des embranchements particuliers, l'offre de wagons spéciaux, le trafic combiné rail-bateau-route par containers, l'unification des engins de transport et l'acheminement par le rail de véhicules routiers gros porteurs.

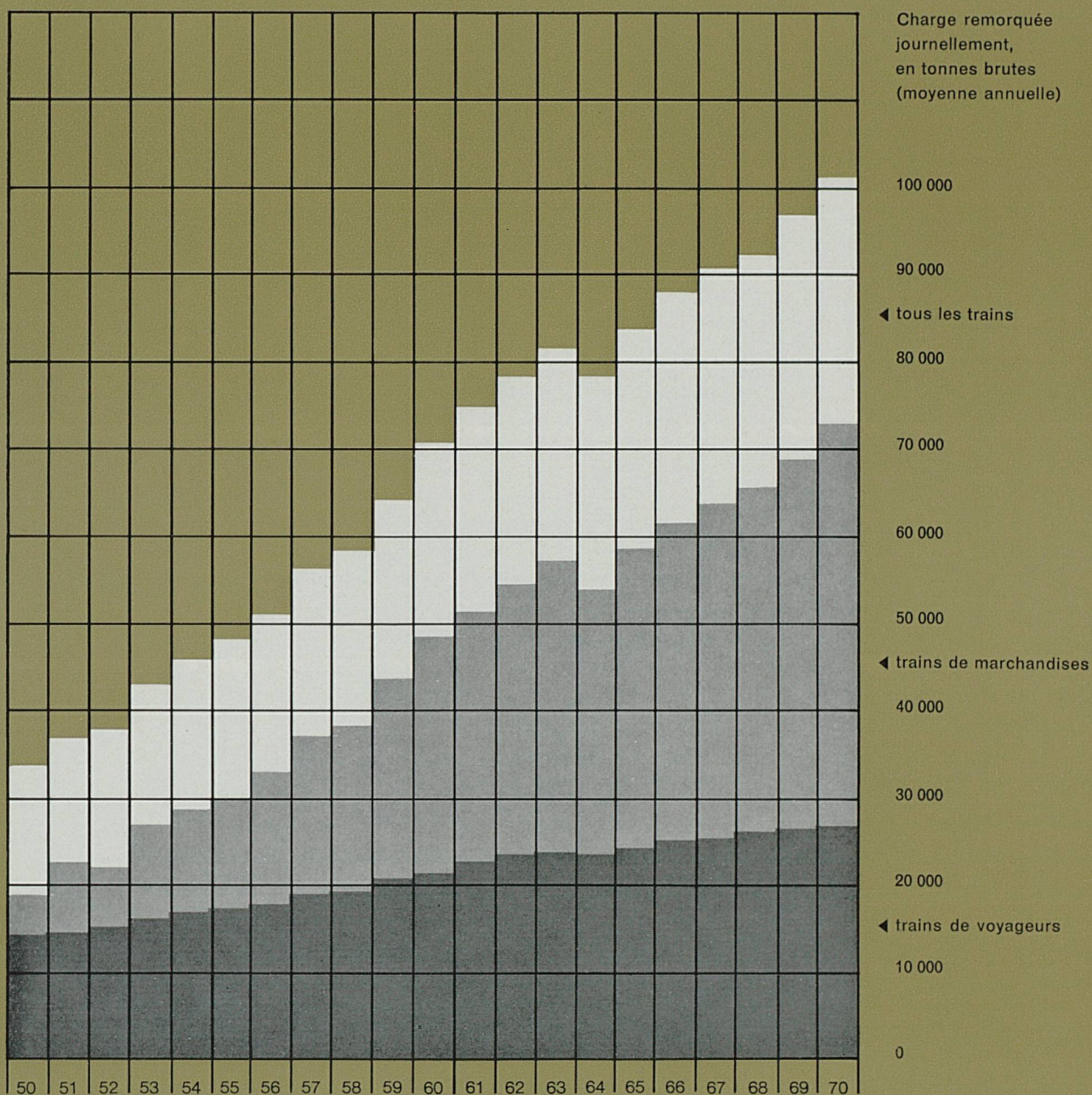
La commission de recherche prospective de l'UIC travaille aussi à l'élaboration du plan directeur de l'infrastructure d'un réseau ferré européen capable d'assurer un écoulement particulièrement rapide des courants internationaux de voyageurs et de marchandises, assorti, pour les premiers, d'un grand confort. Plusieurs grandes artères internationales sont déjà très encombrées, de sorte que des tracés nouveaux sont envisagés dans plusieurs pays (tunnel sous les Alpes en Suisse, seconde ligne du Brenner, tunnel sous la Manche, ponts entre le continent et la presqu'île scandinave). Des liaisons à très grandes vitesses sont également à l'étude (Paris-Lyon, axes suisses nord-sud et est-ouest); un nouvel itinéraire Florence-Rome est même en chantier. Ces voies nouvelles, tout en répondant aux besoins nationaux, devront s'intégrer ultérieurement au futur réseau européen à vitesses élevées. D'où la nécessité de disposer d'un plan directeur de l'infrastructure de ces grandes lignes, qui devront correspondre à des normes techniques homogènes et dont la capacité sera considérable. Dans le cadre de ces travaux, des plans sont dressés en vue d'une amélioration fondamentale ou même de l'établissement de nouveaux tracés, selon des principes unifiés, pour les lignes Bâle-Milan, du Brenner, Barcelone-Narbonne et Chambéry-Turin, qui sont déjà presque saturées.

En Suisse, où le transit ne cesse de croître rapidement, l'axe Bâle-Milan ne pourra plus suffire aux besoins si cette traversée alpine n'est pas équipée sous peu de la manière prévue pour le réseau européen à grandes vitesses. L'an dernier, une étape décisive a été franchie: la commission fédérale «Tunnels ferroviaires à



## Notre problème

Sur la ligne du Saint-Gothard, le trafic ne cesse d'augmenter depuis des années. La modernisation de la voie, des gares et des installations de sécurité, assortie de mesures adéquates en matière d'exploitation et de traction, a certes renforcé progressivement sa capacité, mais le moment est proche où le point de saturation sera irrémédiablement atteint.





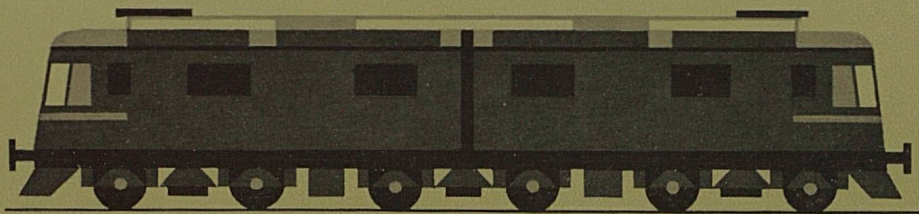
## Nos mesures transitoires

Les perfectionnements d'ordre technique et organique ont déjà porté la capacité de l'actuelle artère du Saint-Gothard à un niveau tel qu'il ne reste plus guère de possibilités d'amélioration. Celles qui sont esquissées ci-après sont les dernières avant la construction d'une ligne entièrement nouvelle.

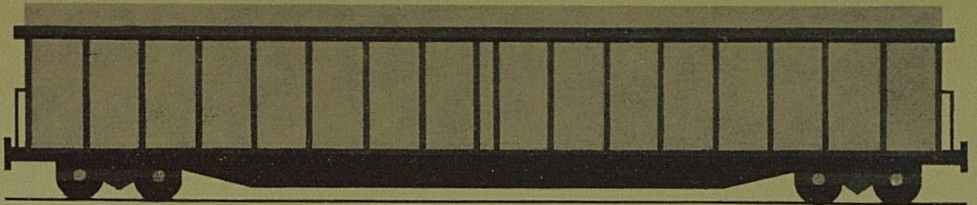
Mise en service de locomotives capables de remorquer des charges plus lourdes

Actuellement: Ae 6/6 pour 650 t

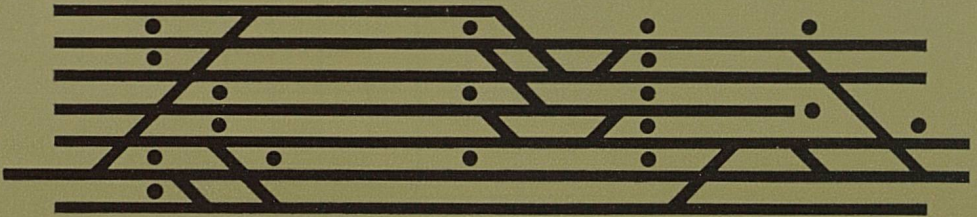
En 1975: Re 6/6 pour 800 t



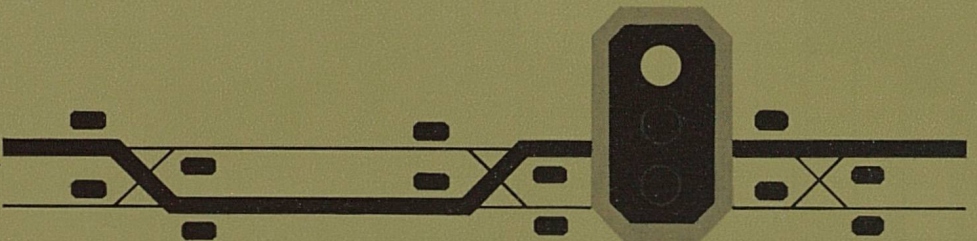
Usage de wagons conçus pour de plus grandes charges utiles



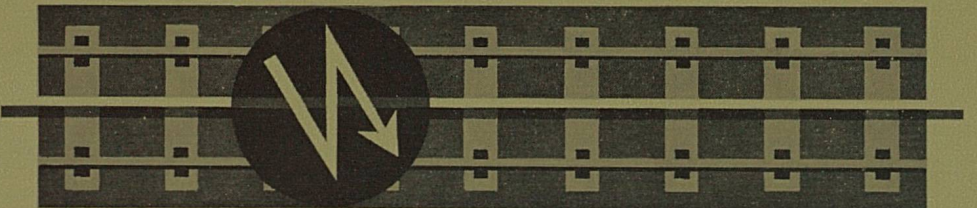
Multiplication des enclenchements modernes



Pose de diagonales d'échange et banalisation des signaux, afin que chaque voie soit utilisable dans les deux sens. Réduction de la longueur des cantons de block, pour améliorer le rendement des installations



Adoption du conducteur linéaire, qui transmettra des informations entre la voie et les véhicules moteurs d'une manière continue, permettant ainsi la télécommande des trains





## Notre solution: le tunnel de base du Saint-Gothard

- La construction du tunnel de base du Saint-Gothard est la solution à laquelle les CFF aspirent pour éliminer le goulet actuel. Cette percée
- développera d'une manière décisive la capacité du passage central des Alpes,
  - réduira la dénivellation de plus de 600 mètres pour les convois en transit,
  - écourtera de 30 kilomètres la distance entre Erstfeld et Biasca,
  - permettra d'atteindre la vitesse de 200 km/h,
  - fera gagner une heure à une heure et demie sur les temps de parcours entre le nord et le sud.

Une dizaine d'années sera nécessaire pour aménager ce souterrain, de 45 kilomètres de long. La ligne actuelle suffira-t-elle jusque-là? A tout le moins, il est grand temps de décider si le nouvel ouvrage doit être entrepris ou non.





travers les Alpes» a présenté son rapport. Instituée en 1963 par le chef du Département des transports et communications et de l'énergie, cette commission a examiné longuement six solutions pour développer les lignes suisses franchissant le massif alpin. Après avoir procédé à des études comparatives sous l'angle de la technique des transports, de l'intérêt commercial et de l'utilité économique, elle a préconisé le percement du tunnel de base du Saint-Gothard dans ses conclusions, qui datent de juin 1970. Pour renforcer la capacité de la ligne du Lötschberg, elle recommande, à titre d'amélioration à moyen terme, l'achèvement de la seconde voie et l'extension des gares frontières de Brigue et de Domodossola.

Dans l'immédiat, les CFF entendent relever encore un peu la capacité de l'artère du Saint-Gothard par des aménagements adéquats et des mesures en matière de traction et d'exploitation. Il s'agit essentiellement de réduire la longueur des cantons de block pour écourter les intervalles entre les trains, d'augmenter le nombre des installations pour passer d'une voie à l'autre, d'installer la signalisation sur les deux voies et de doter la ligne d'appareils d'enclenchement modernes pour éliminer le plus possible les entraves apportées à la circulation par les travaux d'entretien, ce qui permettra de recourir à des locomotives plus puissantes, pouvant remorquer des convois plus lourds, et d'utiliser des wagons de plus grande capacité. Tout cela ne se traduira cependant que par une légère et dernière augmentation du potentiel de la ligne. Etant donné les préparatifs nécessaires et le fait que la construction du tunnel de base durera plus de dix ans, il importe qu'une décision soit prise à brève échéance sur le développement des axes de transit par la Suisse.

### **III. Collaboration internationale**

La restructuration des organes de travail de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), dont il a déjà été question dans le rapport de gestion de 1968, s'est achevée au terme d'une période transitoire de deux ans. L'une des principales innovations porte sur les délégations de pouvoir dans tous les domaines. Les attributions des groupes de travail permanents sont désormais beaucoup plus larges et les commissions doivent se borner à traiter les questions les plus importantes et de caractère fondamental. Une formule particulièrement souple a été instituée, celle des groupes ad hoc chargés de l'étude de problèmes spéciaux, qui sont dissous une fois leur tâche accomplie. Une autre innovation concerne le mode de scrutin. En vertu des statuts de l'UIC, un vote par écrit est considéré comme négatif quand la proposition est rejetée par un dixième de toutes les voix représentées à l'UIC et par trois réseaux au moins. Cette restriction limite les possibilités d'opposition à certaines décisions ayant force obligatoire.

L'UIC poursuit systématiquement la recherche de solutions communes qui permettront de réaliser le chemin de fer de l'avenir. Plusieurs études sont en cours. Elles vont du problème des grandes vitesses à une vue d'ensemble du chemin de fer de 1990, en passant par l'automatisation et par la structure du futur «management». L'une d'elles est présentée de manière circonstanciée au chapitre précédent.

L'activité du Comité international des transports par chemin de fer (CIT), dont les CFF assument la gérance depuis cinquante ans, a été marquée surtout par l'achèvement de la septième révision des conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV) et le transport des marchandises (CIM). Le but principal de cette réforme était d'assouplir le droit international des transports, conformément aux suggestions de la CIT, mais aussi en fonction des intérêts légitimes de la clientèle. L'organisation de la conférence chargée de la révision des deux conventions avait été confiée à l'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI). Pendant la décennie écoulée, l'aire d'application de la CIM et de la CIV s'est étendue notablement. Quelques réseaux du Proche-Orient, en particulier, ont adhéré au CIT.



Plusieurs organismes internationaux autres que l'UIC se consacrent à l'amélioration constante des services offerts par le rail. Tels sont notamment 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. Les efforts de ces organismes se concentrent en premier lieu sur l'harmonisation des services du chemin de fer avec la demande et sur les mesures propres à faciliter les échanges de matériel roulant. Quant à la Délégation internationale du Simplon, elle a examiné non seulement quelques questions d'horaire, de transport et de tarif, mais encore les comptes de la section Brigue-Iselle.

Les entreprises de chemin de fer de seize pays – dont les CFF, conjointement avec les PTT – sont maintenant membres de l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF), qui exploite le réseau touristique Europabus. Ses autocars sillonnent presque toute l'Europe. En 1970, ils desservaient 83 lignes régulières, 98 circuits et offraient 27 excursions. L'assemblée générale de l'Union, qui s'est tenue à Sion en automne, s'est occupée notamment de la publicité, de l'extension des bureaux «Europabus Overseas Inc.» aux Etats-Unis et de la réorganisation des programmes de voyages nécessitée par la mise en service d'avions géants sur l'Atlantique nord.

Depuis plusieurs années, les administrations ferroviaires des six pays des Communautés européennes constituent au sein de l'UIC un «Groupe des Six», qui s'occupe des problèmes de transport résultant de leur appartenance au Marché commun. Ces derniers temps, les Chemins de fer fédéraux suisses, comme les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) et les Chemins de fer britanniques (BR), ont souvent été conviés à suivre en observateurs les discussions des Directeurs généraux de ces réseaux qui étaient consacrées à des questions d'intérêt général. Après la séance du Conseil des Ministres de la CEE du 4 juin 1970, le «Groupe des Six» décida d'intensifier ses études et d'en accélérer la réalisation. Les CFF, les ÖBB et les BR ont également été invités à prêter leur concours. Persuadés que de tels travaux contribueront à élargir et à approfondir la collaboration internationale, les CFF ont donné leur accord de principe en se déclarant prêts à prendre part à cette action commune.



## IV. Personnel

### Effectif et questions de portée générale

Agents occupés dans les différents secteurs d'activité (moyenne annuelle)	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur			
	1969	%	1970	%
Direction et administration: personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	3 423	8,2	3 458	8,3
Gares: chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	19 747	47,4	19 829	47,7
Traction: mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 574	11,0	4 551	11,0
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 111	7,5	3 055	7,4
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	1 224	2,9	1 232	3,0
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 170	10,0	4 200	10,1
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	3 811	9,2	3 757	9,0
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	225	0,5	229	0,6
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 366	3,3	1 219	2,9
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	41 651	100,0	41 530	100,0

De 1969 à 1970, l'effectif moyen du personnel a diminué de 121 unités. Ce mouvement de repli, qui se manifeste depuis 1965, pouvait être considéré à l'origine, du moins dans ses grandes lignes, comme l'heureuse conséquence de diverses mesures de rationalisation; mais, à partir de 1968, les difficultés de recrutement ont progressivement passé au premier plan, au point que ce fut la cause principale de la forte aggravation constatée l'an dernier. Une vague de démissions sans précédent a en outre contribué à la baisse de l'effectif. Plusieurs d'entre elles étaient motivées par l'offre d'une rétribution plus élevée, ou d'autres avantages, émanant du secteur privé, voire d'administrations publiques. Les fluctuations enregistrées dans l'entreprise, c'est-à-dire les engagements, les départs (mises à la retraite, décès, démissions) et l'accroissement inquiétant du nombre des défections se reflètent dans la statistique que voici:

Engagements et départs dans l'ensemble du personnel (y compris les apprentis, mais sans les ouvriers d'entrepreneur)

Année	Engagements	Départs	dont démissions	En % de l'effectif moyen		
				Engagements	Départs	dont démissions
1964	3243	2662	1986	7,69	6,31	4,71
1965	2051	2444	1667	4,86	5,79	3,95
1966	1777	2364	1664	4,27	5,68	4,00
1967	1688	1998	1414	4,10	4,86	3,44
1968	1694	1960	1394	4,15	4,80	3,42
1969	2125	2357	1652	5,21	5,78	4,05
1970	2620	3083	2384	6,44	7,58	5,86



Pour la troisième année consécutive, le manque chronique de personnel a rendu nécessaire le paiement en espèces d'un grand nombre de jours de repos, de vacances et de compensation dans les services de l'exploitation et de la traction, où il n'en subsistait pas moins un arriéré de 70 000 jours à la fin de l'exercice. Tout porte à croire que la compensation en nature ne sera pas plus aisée en 1971.

### **Revalorisation des traitements et autres améliorations d'ordre financier**

A la session du Conseil national de l'été 1969, des voix se sont élevées pour demander que la rétribution du personnel de la Confédération soit adaptée plus souvent à l'évolution générale des salaires. Le 9 mars 1970, le Conseil fédéral, reconnaissant le bien-fondé de ces démarches, a adressé aux Chambres un message suggérant une amélioration du gain réel de 4 pour cent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971, une nouvelle échelle des traitements hors-classe et une augmentation de la part de l'indemnité de résidence déterminée selon l'importance du lieu de service, part qui est appelée communément supplément de ville. En raison des difficultés croissantes de recrutement et du nombre toujours plus impressionnant des démissions d'agents de la Confédération, le parlement a décidé finalement de relever de 4 pour cent le gain réel à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1970.

Le Conseil fédéral a ensuite mis en harmonie les ordonnances d'exécution que sont les règlements des fonctionnaires I, II et III et le règlement des employés avec les nouvelles dispositions de la loi sur le statut des fonctionnaires. Les principaux changements apportés au règlement des fonctionnaires II, qui régit les rapports de service du personnel des Chemins de fer fédéraux, ont encore alourdi de plus de 30 millions de francs la masse des salaires, ce qui correspond à la revalorisation de 4 pour cent du gain réel. Voici la liste de ces améliorations:

- indemnité pour horaire de travail irrégulier portée de 1 fr. 20 à 2 francs
- indemnité pour service du dimanche passant du quart au tiers du montant horaire maximum de la classe de traitement dans laquelle le fonctionnaire est rangé, ce montant étant au moins celui de la 21<sup>e</sup> classe
- indemnité pour service de nuit portée de 1 fr. 60 à 2 francs par heure et accordée le samedi à partir de 18 heures
- indemnité pour voyages de service relevée de 10 pour cent, la distinction faite jusqu'ici pour les classes de traitement 18 à 25 étant supprimée
- paiement du traitement intégral pendant un an en cas d'absence pour cause de maladie ou d'accident; ensuite, décompte du 50 pour cent, la somme du traitement ainsi réduit et de l'allocation pour enfants ne devant cependant pas être inférieure à la rente d'invalidité due en vertu de l'article 24 des statuts de la caisse de pensions et de secours
- quatrième semaine de vacances accordée à partir de l'année civile dans laquelle le fonctionnaire a 40 ans révolus.

En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 28 décembre 1965 concernant les principes qui régissent le calcul de l'indemnité de résidence, le Département des finances et des douanes a édicté le 16 mars 1970 une ordonnance relative au classement des localités dans les zones d'indemnité pour la période de 1970 à 1973. La position de 113 communes, dont les villes de Genève, Lausanne, Bâle et Zurich, s'en trouve améliorée. Un autre arrêté ayant trait audit calcul a relevé de 50 pour cent, sur toute la ligne, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1971, la part correspondant au supplément de ville.

Par arrêté du 14 novembre 1970, le gouvernement avait fixé à 3,5 pour cent l'allocation unique de renchérissement pour l'année 1970, mais, peu après, étant donné la hausse du niveau général des prix à la consommation, il la fixait à 4 pour cent, si bien qu'en fin d'année la compensation se fondait sur un indice de 112,9 points.

### **Formation**

La profonde métamorphose de la société et de la vie professionnelle se répercute sur les relations humaines au sein de l'entreprise. Aux influences du monde environnant s'ajoutent les difficultés internes résultant de la pénurie croissante de personnel. La direction attache de ce fait une grande importance à la qualité du







commandement exercé par les cadres et à une bonne ambiance de travail, ce qui ne donne que plus de poids aux cours de chefs organisés maintenant depuis plus de dix ans. Pendant l'exercice, seize de ces cours groupant en tout 320 participants sont arrivés à leur terme. Depuis 1959, quelque 1500 cadres de tous les niveaux ont bénéficié de ce complément de formation.

En ce qui concerne la préparation des agents, non seulement les cours consacrés à la conduite du personnel, mais les séminaires de promotion des ventes passent au premier plan. Leur objectif est de consolider et d'améliorer la position des Chemins de fer fédéraux sur le marché des transports. Avec le concours d'experts étrangers à l'entreprise et d'instituts, des programmes de perfectionnement ont été établis pour les collaborateurs spécialisés des services commerciaux de la Direction générale ainsi que pour les dirigeants des services extérieurs de l'exploitation exerçant une fonction dans les trafics marchandises et voyageurs. Ces trois dernières années, les séminaires de base furent fréquentés par plus de 500 fonctionnaires, les séminaires de perfectionnement par près de 250, tandis qu'une campagne sélective de recyclage a touché plus de 700 agents du front de vente du secteur voyageurs. La formation générale n'en a pas moins continué de faire l'objet du plus grand soin dans tous les domaines. Les cours d'instruction périodiques ont encore été organisés d'une manière systématique. Pour le service de l'exploitation, d'importants travaux préparatoires doivent déboucher sur une conception nouvelle de la formation et du perfectionnement professionnels. Avec l'appui de l'office fédéral du personnel, des encouragements ont été prodigués en vue de l'acquisition de connaissances supplémentaires hors de l'entreprise.

Au cours de la décennie, le service psychologique de la division du personnel s'est engagé dans deux voies nouvelles. D'une part, les examens d'aptitude ont peu à peu perdu de leur importance au profit de l'instruction et des consultations. En outre, lors de ces examens, le travail d'orientation professionnelle tend à prendre le pas sur les opérations de sélection. Le problème des recyclages devient de plus en plus absorbant. Tout semble indiquer que la soif grandissante de connaissances et la mobilité généralement croissante du personnel, tant à l'intérieur des entreprises qu'entre elles, accentueront encore cette évolution.

## **Prévoyance sociale**

Au cours des dix dernières années, les Chemins de fer fédéraux ont fourni des capitaux pour l'édification de quelque 3600 logements du personnel, de sorte que le nombre de ceux qu'ils ont financés entièrement ou en partie est en définitive de 12 000. Plus de trois cents sont actuellement en construction et des projets sont en préparation pour six cents autres. A part les immeubles de Zurich et de Muttens destinés aux agents célibataires, une maison prévue pour une centaine de lits s'élève présentement à Bâle. Au total, le tiers du personnel du cadre permanent des CFF vit dans des habitations créées avec le concours décisif de l'employeur. A une époque où les postes vacants sont malaisés à pourvoir, il importe plus que jamais de mettre à disposition des logements, surtout dans les grands centres. A cet égard, diverses formules se présentent: fondation de coopératives d'habitation, octroi de prêts hypothécaires individuels, construction ou acquisition de bâtiments par l'entreprise. La priorité revient cependant au système de la coopérative, qui aide les agents «à s'aider eux-mêmes». Dans les agglomérations où la pénurie de personnel est la plus aiguë, les CFF s'efforcent aussi, mais à titre exceptionnel, d'acheter des immeubles dans lesquels ils pourront offrir à leurs nouveaux collaborateurs des appartements à des prix abordables.

Dans les grandes localités, la question des repas et des rafraîchissements est l'objet d'une constante sollicitude. C'est ainsi que la gare de Berne est dotée depuis l'an passé d'un nouveau restaurant réservé au personnel. A Chiasso-triage s'est ouvert le premier snack où la distribution des boissons et des vivres est entièrement automatique. Les CFF tâchent également de mettre à profit les méthodes modernes de ravitaillement collectif fondées sur la préparation des plats dans des établissements spécialisés, dans la mesure où cette solution est rationnelle et financièrement supportable pour l'entreprise. La poussée des coûts a rendu nécessaire un relèvement des prix des consommations.



La caisse de secours, le fonds pour prestations générales d'assistance et le service de prêts permettent aux Chemins de fer fédéraux d'aider efficacement ceux de leurs agents dont le budget est déséquilibré par des frais de maladie ou d'autres circonstances. Malgré l'avènement de la société d'abondance, le nombre des cas requérant un appui ne semble pas devoir diminuer. Ils sont suivis attentivement par les collaborateurs du service du personnel et plus encore par les six assistantes sociales, qui procurent, dans l'adversité, un réconfort moral et matériel aux cheminots et à leur famille.

## **Prévention des accidents**

L'un des faits saillants de la décennie aura été l'important développement des consignes et de la documentation concernant la prévention des accidents. De façon systématique, une collection de diapositives et de films fixes sonores a été constituée, tandis que des films étaient ou bien tournés par les soins des CFF ou bien achetés à des producteurs. Ce matériel est souvent demandé, à des fins didactiques, par d'autres réseaux ou par des entreprises du secteur privé. La collaboration et l'échange d'expériences avec les spécialistes de divers chemins de fer d'Etat ont pris un essor considérable. C'est d'ailleurs dans ce cadre que les semaines internationales de prévention des accidents sont organisées à l'intention des cheminots.

## **Assurances**

En fin d'exercice, la caisse de pensions et de secours comptait 34 777 assurés (1969: 35 309) et 2685 déposants (2633). La somme des gains assurés atteignait 531,6 millions de francs (534,3 millions). Les rentes servies à 20 772 personnes en tout (20 964) ont représenté 133,6 millions de francs, ce qui correspond à peu près au chiffre de 1969. Au 1<sup>er</sup> janvier 1971, les gains assurés ont été ajustés au nouveau barème des rétributions contenu dans la loi sur le statut des fonctionnaires, et la réduction de coordination est passée de 3600 à 4000 francs. De plus amples détails figurent dans le rapport de l'institution.

Toujours au 31 décembre 1970, 42 386 hommes (1969: 42 801), 11 470 femmes (11 117) et 8070 enfants (7509) étaient affiliés à la caisse maladie des Chemins de fer fédéraux. Surtout à cause de la majoration des tarifs des médecins, des pharmaciens et des établissements hospitaliers, le coût moyen des soins médico-pharmaceutiques a augmenté de 22 fr. 25, pour s'inscrire à 327 fr. 85. En vue de la résorption de l'excédent de dépenses, chaque assuré adulte a été astreint au paiement d'une cotisation additionnelle unique de 20 francs au mois de novembre. Le 1<sup>er</sup> janvier 1971 est entré en vigueur un supplément des statuts de la caisse qui améliore diverses prestations en fonction de la hausse des prix. Par exemple, les indemnités pour les séjours dans les hôpitaux, dans les établissements pour tuberculeux et dans les maisons de cure placées sous direction médicale sont devenues plus substantielles. Il a cependant fallu relever les cotisations des assurés. Le rapport de la caisse donne toute précision utile.

## **Service médical**

La tension régnant sur le marché de l'emploi est telle que bien des gens dont l'état de santé est déficient offrent leurs services aux Chemins de fer fédéraux. Les visites médicales d'admission donnent dès lors fort à faire, notamment pour les questions d'assurance. Sur les 3025 candidats examinés (sans ceux qui se destinaient à la conduite des locomotives), 272, soit un peu plus de 9 pour cent, se sont révélés inaptes. La proportion des éliminations est même montée à 20 pour cent parmi les 125 postulants qui auraient voulu devenir mécaniciens de locomotive.

La durée moyenne des absences consécutives à la maladie ou à des accidents a été de 16,42 jours civils par agent, ce qui donne un coefficient d'indisponibilité de 4,5 pour cent. Par rapport à 1969, l'augmentation est de 0,56 jour. Les absences dues à la maladie se sont prolongées, mais sans devenir plus nombreuses, tandis que celles dont la cause était un accident non professionnel ont légèrement diminué.

La grippe a touché moins de monde qu'en 1969, mais elle a fréquemment entraîné de graves complications, en particulier des pneumonies, de sorte que le coefficient d'indisponibilité qui lui était imputable n'a pour ainsi dire pas varié d'une année à l'autre. L'indice de la morbidité d'origine rhumatismale dénote une hausse



sensible, de 0,45 jour, au point que l'on peut se demander si les Chemins de fer fédéraux ne devraient pas accorder à leur personnel des facilités pour les cures thermales. Il s'agirait essentiellement de lui ouvrir l'accès des cliniques spécialisées des stations thermales et de réduire les délais d'attente.

Les visites et les rapports d'expertise requis par les cas spéciaux ont occupé le service médical et les médecins du chemin de fer dans la mesure habituelle. Il a fallu proposer la mise à la retraite anticipée de 350 agents. Les décès furent au nombre de 116.

En fait de prophylaxie collective, une campagne de vaccination volontaire contre la grippe a eu lieu à la fin de l'automne. La participation a été étonnamment nombreuse. Une dizaine de milliers d'agents se sont fait vacciner. Il n'y a heureusement pas eu de complications. Pour ce qui est de l'efficacité, des conclusions ne pourront être tirées qu'en fonction de la situation épidémiologique de 1971. La campagne antituberculeuse a permis de prendre 12 678 radiophotographies, lesquelles ont fait découvrir six cas de tuberculose pulmonaire et trois de tumeurs malignes. Dix pour cent des participants ont été en outre vaccinés au BCG. C'est là un très bon moyen de lutte contre la tuberculose, qui n'a pas encore entièrement disparu.



