

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1974)

**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:** 23.12.2025

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

---



## Gestion et personnel

---

### I. Conseil d'administration et direction

#### Conseil d'administration

Au cours de ses sept réunions de l'exercice, présidées par M. R. Meier, docteur honoris causa, le conseil d'administration a été tenu au courant de l'évolution du trafic et des variations de l'effectif du personnel. Il a cependant voué la majeure partie de son activité à l'examen des grands problèmes de gestion. Il s'est en outre occupé de plusieurs nominations et de maints projets concernant le perfectionnement du réseau ferré, des installations de sécurité et du dispositif d'alimentation en énergie. L'extension et la modernisation du parc de matériel roulant, d'importantes mesures financières et tarifaires, des affaires de personnel de portée générale et des questions d'organisation telles que celles que soulevait la création de l'état-major d'entreprise ont aussi retenu son attention. Une séance spécialement consacrée aux aspects techniques, pratiques et économiques des projets de traversée des Alpes a permis au conseil de prendre connaissance de l'état d'avancement des études relatives au tunnel de base du Saint-Gothard. Par ailleurs, le caractère lancinant des problèmes de trésorerie et le revirement constaté sur le marché de l'emploi ont donné un relief particulier à tout ce qui avait trait aux finances et au personnel. Des fonctionnaires supérieurs furent en outre appelés à présenter des sujets d'actualité.

Lors de la réunion du 26 avril, convoquée à Bordeaux sur une invitation de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), les représentants de ce réseau ont fourni des indications sur les lignes à grande vitesse dont la construction est envisagée en France. Les membres du conseil et de la direction ont pu ensuite, pour la première fois, participer à un essai du turbotrain TGV 001, qui roule à plus de 300 kilomètres à l'heure. Quant à la réunion des 4 et 5 décembre, qui a eu lieu à Olten, elle a permis aux administrateurs de se rendre compte de la vétusté de certaines parties des ateliers principaux de cette localité et de se faire une idée de la nouvelle construction projetée.

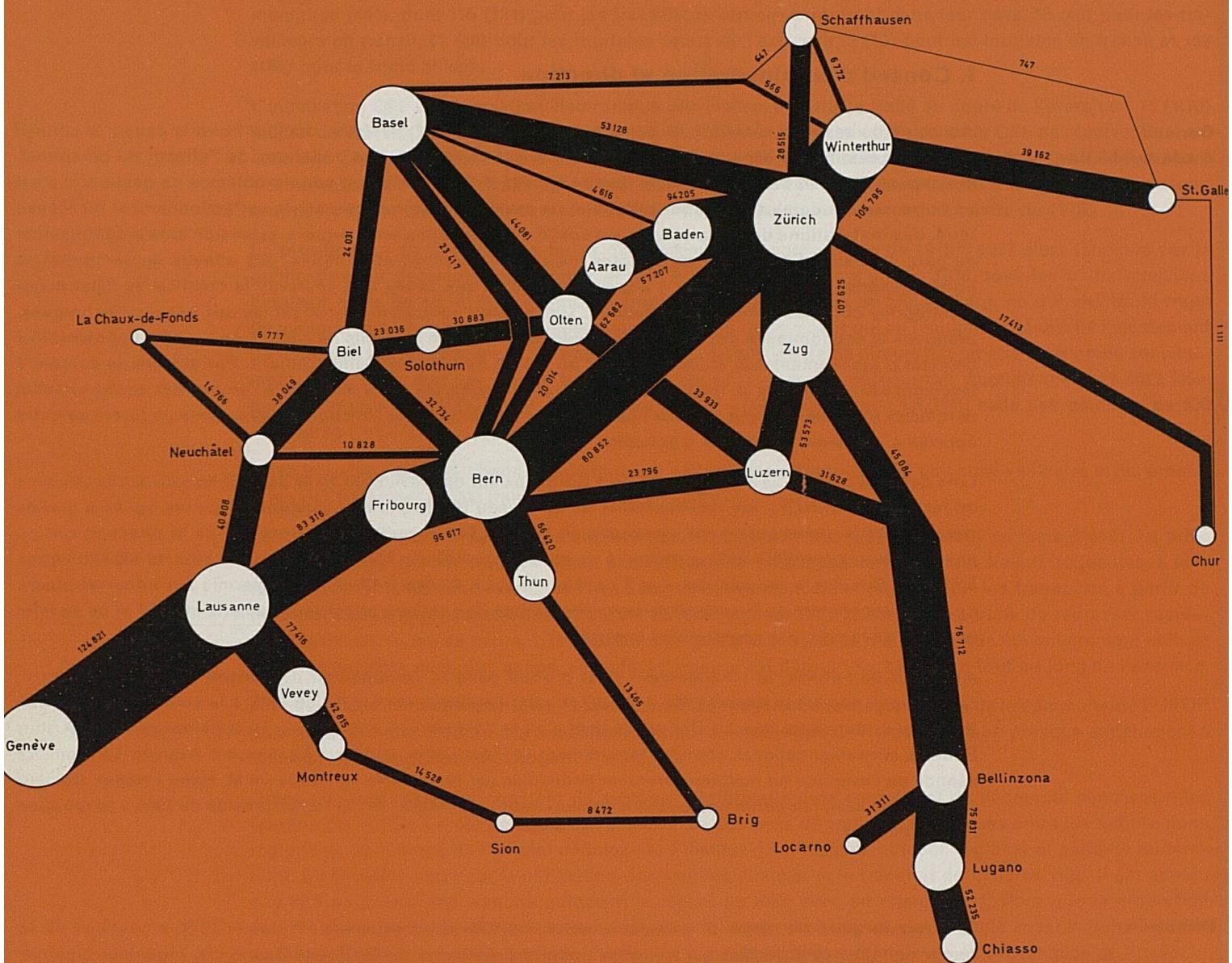
Au début de l'année, un changement s'est produit dans la composition du conseil. M. Willy Ritschard, qui occupait son siège depuis 1965, avait dû en effet l'abandonner à la fin de 1973, à la suite de son élection à la magistrature suprême. Le Conseil fédéral a alors désigné son successeur en la personne de M. Arthur Schmid, conseiller national, chef du Département de l'instruction publique du canton d'Argovie. La première séance de l'exercice fut malheureusement endeuillée par la nouvelle du décès de M. Hans Fischer, docteur en droit, qui avait fait partie du conseil d'administration de 1960 à 1971 et l'avait présidé de 1966 à l'expiration de son mandat.

#### Direction

La direction générale, dans la nouvelle formation qu'elle revêt depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1974, a continué de se réunir normalement une fois par semaine, sous la présidence de M. Roger Desponds, ingénieur diplômé. En présence du secrétaire général, elle a traité les questions essentielles que posait la gestion de l'entreprise et elle a pris les décisions qui étaient du ressort de ses trois membres constitués en autorité collégiale. Les trois conférences des directeurs groupant à la fois les directeurs généraux et ceux des arrondissements, de même que les conférences de direction, qui impliquent encore la participation de certains chefs de division, ont servi notamment à des échanges de vues sur des constatations d'ordre pratique, sur les affaires en cours et sur des sujets d'intérêt général. La grande conférence directoriale, qui rassemblait, outre les organes de gestion, les chefs de division de la direction générale et des arrondisse-

## Trafic voyageurs entre les principales villes

(Moyenne mensuelle des déplacements de voyageurs isolés entre certaines villes, en trafic intérieur, d'après la statistique des ventes de janvier à juillet 1973)



Les machines à imprimer les billets dont sont dotés les guichets de toutes les gares d'une certaine importance enregistrent les ventes sur une bande de contrôle déchiffrable par un procédé optique. Ces données sont ensuite recueillies mécanographiquement et traitées par l'ensemble électronique de gestion, à Berne, ce qui simplifie beaucoup l'analyse statistique des déplacements des voyageurs isolés. La carte des courants de trafic dressée à partir de ces informations facilite notablement l'adaptation de l'offre aux besoins du marché.

ments, avec leurs suppléants, a longuement examiné des questions d'organisation, la planification générale et financière à long terme, le budget de 1975 ainsi que des mesures touchant les tarifs voyageurs et marchandises.

Le conseil d'administration, qui a charge de désigner les chefs de division de la direction générale, a dû procéder à plusieurs nominations au cours de ses dernières séances. Le secrétaire général, M. Josef Britt, docteur ès sciences économiques, qui était entré aux Chemins de fer fédéraux le 1<sup>er</sup> mai 1939 et avait accédé à sa fonction actuelle le 1<sup>er</sup> janvier 1965, a demandé à se retirer au printemps de 1975. Le président Meier a exprimé au démissionnaire les remerciements et la reconnaissance du conseil d'administration pour les nombreux services qu'il a rendus, des années durant, en qualité de secrétaire de cette assemblée et de secrétaire général. Ce dernier poste sera occupé, à partir du 1<sup>er</sup> avril 1975, par M. Arnold Schärer, docteur ès sciences économiques, qui sera remplacé, à la tête de la division de l'organisation et de l'informatique, par son suppléant, M. Hans Walter. Pour présider aux destinées de l'état-major d'entreprise, nouvellement créé, le conseil a nommé, pour la même date, M. Max Portmann, directeur de la division des travaux, et ce dernier emploi sera rempli, dès le 1<sup>er</sup> juillet 1975, par M. Kurt Ensner, ingénieur diplômé, présentement chef de l'économat, à Bâle.

## II. Planification et études

Quelques exemples suffiront pour illustrer la diversité des études et des travaux de planification effectués.

**Etat-major d'entreprise**  
Le conseil d'administration et la direction générale durent aborder des problèmes de structure au cours de plusieurs séances. A cet effet, l'institut d'organisation industrielle de l'Ecole polytechnique de Zurich leur avait fourni des rapports d'expertise et ils disposaient des résultats d'études émanant des services. La première mesure de réorganisation a été appliquée le 1<sup>er</sup> janvier 1974. Il s'agissait du regroupement des secteurs production et vente au sein du deuxième département et de la redistribution de deux autres divisions. De plus, le 24 octobre, le conseil d'administration a décidé qu'un état-major d'entreprise subordonné à la direction générale entrerait en fonction le 1<sup>er</sup> avril 1975 (v. organigramme, p. II).

L'état-major d'entreprise a pour mission de suggérer, d'encourager, de coordonner et de surveiller les travaux de planification et les études dans le rayon des CFF; il centralise en outre la fourniture de services intéressant l'ensemble des secteurs. Ses principales attributions sont les suivantes:

- assurer le déroulement normal de la planification d'ensemble à long terme et des planifications sectorielles
- planifier et coordonner des études et des projets interdisciplinaires conjointement avec les autres services
- vérifier l'application et les résultats des décisions de la direction générale
- étudier, mettre au point et faire appliquer des moyens et méthodes modernes en matière de gestion
- élaborer et tenir à jour les directives concernant le déroulement des activités; conseiller et assister les services à propos de l'organisation fonctionnelle du travail
- planifier, coordonner et mettre en œuvre le traitement électronique de l'information; élaborer, instituer et gérer des systèmes d'information tout en pourvoyant à la continuité de leur fonctionnement.

Dans l'accomplissement de ses tâches, l'état-major d'entreprise doit coopérer avec les autres divisions dans toute la mesure possible, ce qui implique des modes d'organisation souples lui attribuant surtout une fonction dirigeante. Comme il doit aussi réunir, dépouiller et tenir prêtes des données numériques, la division de l'organisation et de l'informatique lui est rattachée.

**Traitement électronique de l'information et système C.O.M.**  
L'ensemble électronique de gestion (E.E.G.) des CFF installé dans le bâtiment nord du Bollwerk, à Berne, s'est enrichi au cours de l'exercice d'un second ordinateur à haute performance du type 360/65. L'augmentation de la capacité de mémoire ainsi obtenue permettra de nouvelles applications de l'E.E.G., au fur et à mesure de l'achèvement des études.

Dans le traitement électronique des données, la transcription des résultats sur papier est fort coûteuse et souvent difficile à certaines époques. Pour maîtriser un flot d'imprimés devenant de plus en plus envahissant avec la multiplication des travaux, il a fallu compléter les imprimantes rapides de l'E.E.G. par un système appelé C.O.M. (Computer Output on Microfilm). Le procédé permet de reporter directement, à très grande vitesse, les résultats de la bande magnétique non plus sur papier, mais sur un film photographique (micro-fiches). Lors de l'impression des données, la reproduction du formulaire correspondant est projetée à travers une diapositive. Une microfiche de la grandeur d'une carte postale contient environ 400 documents de format A 4, réduits quarante-deux fois, si bien que toute la statistique des transports de la clientèle, l'ensemble des listes des wagons acheminés ou la totalité des fiches de personnel concernant les retraités peuvent être classés en bon ordre dans un tiroir, à portée de la main. L'utilisateur consulte les microfiches au moyen d'un lecteur. Il est possible de tirer en quelques secondes une copie d'un document déterminé sur un papier de grandeur normale, grâce à un lecteur-reproducteur. Lorsque plusieurs personnes utilisent les mêmes documents, les microfiches originales sont multipliées à l'aide d'un appareil spécial.

#### **Dispositifs de contrôle des trains de marchandises**

Parmi les préoccupations majeures des CFF figure la recherche d'une sécurité d'exploitation optimale, qui ne soit nullement altérée par les mesures visant à rationaliser le service ou à renforcer le potentiel de transport. En l'occurrence, les wagons à marchandises soulèvent des problèmes particuliers. D'une part, ils sont soumis à des sollicitations d'autant plus sévères que leur capacité est mieux utilisée et que leur vitesse augmente. De l'autre, les possibilités de contrôler les convois en marche s'améliorent, car des trains de plus en plus nombreux circulent sans personnel d'accompagnement, tandis que les tronçons dont les aiguilles et les signaux sont télécommandés représentent une portion croissante du réseau. Afin que cette réduction des moyens de surveillance n'empêche pas de remédier à temps aux avaries et aux défauts lourds de conséquences – sur les trains de marchandises en premier lieu, mais aussi, le cas échéant, sur ceux du service des voyageurs – les CFF expérimentent actuellement une série de dispositifs qui observent les convois en marche: caméras de télévision, détecteurs de boîtes chaudes, de freins non desserrés et de méplats, portiques de contrôle du gabarit, appareils de mesure de la charge par roue. Une fois bien réglés, ces équipements seront répartis en des points déterminés.

Les installations de télévision doivent servir avant tout à mettre en évidence certaines irrégularités visibles seulement sur les véhicules en mouvement (paquets de ferraille qui tressaillent, bois mal arrimés qui roulent sur le plancher du wagon, bâches flottantes, portes battantes).

L'utilité d'un appareil conçu pour déceler les échauffements anormaux de boîtes d'essieu est indubitable, car ce genre d'incident n'a pas disparu, bien que les boîtes à palier lisse aient été remplacées sur la plupart des wagons européens par des boîtes à rouleaux. Ladite anomalie risque de provoquer par exemple la rupture d'une fusée d'essieu, suivie ordinairement d'un déraillement avec toutes ses conséquences. La technique utilisée repose sur le captage et l'interprétation des rayons infrarouges émis par les boîtes anormalement échauffées ou déjà surchauffées. A la fin de l'année, le dispositif d'essai monté en avril 1974 entre Flüelen et Altdorf avait signalé des boîtes chaudes sur huit wagons, qui purent ainsi être différés pour les réparations.

La mise en service de locomotives toujours plus puissantes ne fait que mieux apparaître la nécessité de dépister les freins mal desserrés, car il importe d'éviter le patinage des roues, qui engendre des méplats sur les surfaces de roulement, de même que le frottement prolongé des sabots de frein, qui aboutit à un échauffement rapide du bandage et de la roue entière. Les méplats martèlent le rail d'une façon très bruyante. De plus, ils produisent des secousses et des chocs préjudiciables à la fois au véhicule, à son chargement et à la voie. Un bandage échauffé peut se déplacer, se détacher de la roue ou se rompre, ce qui provoque un déraillement. La détection des freins non desserrés étant fondée sur le même principe que celle des boîtes chaudes, il a suffi de compléter de manière appropriée le dispositif installé entre Flüelen et Altdorf.

Les portiques de contrôle du gabarit surveillent le profil d'encombrement des véhicules et de leurs chargements; ils signalent immédiatement toute pénétration des obstacles dans l'espace libre délimité par le ga-

barit. La technique mise en œuvre consiste à envoyer sur un miroir réfléchissant des rayons lumineux invisibles, de la gamme des ondes infrarouges. Ces rayons, émis par de l'arsénure de gallium, forment dix relais photo-électriques le long du gabarit des véhicules. Lorsque l'un d'eux est effectivement intercepté, l'alarme est déclenchée et enregistrée dans un poste d'annonce. Un portique a été placé à titre d'essai entre Sisikon et Flüelen.

La détection, sur les convois en marche, des écarts anormaux entre charges par roue ou, le cas échéant, entre charges par essieu, compte tenu des effets dynamiques, est de première importance. Sur les wagons de grande rigidité qui, à l'état non chargé, n'épousent pas les gauches de la voie, il suffit d'une minime déformation du châssis pour qu'un déraillement risque de se produire. Il en va de même des déplacements du chargement qui surviennent en cours de route. Les appareils de pesage doivent être capables de déceler et d'enregistrer, sur les trains dont la vitesse est comprise entre 40 et 60 km/h, les inégalités de charge entre les roues du même essieu et les charges par essieu excessives. Alors que le problème du pesage électronique proprement dit est résolu, la méthode et l'appareillage à utiliser pour le dépouillement du résultat et pour le déclenchement de l'alarme sont encore à l'étude.

Tout en ne constituant pas un danger immédiat, les méplats exercent, nous l'avons vu, une action néfaste sur les véhicules, les chargements et la voie. Le dépistage des freins non desserrés permet d'ailleurs d'en éliminer la cause première, si bien que la mise au point de détecteurs de méplats, qui se poursuit, n'est pas des plus urgentes.

L'un des objectifs lointains des CFF est d'intégrer ces dispositifs de contrôle dans les installations de sécurité proprement dites. Tout convoi dont un élément laissera à désirer sera dès lors arrêté automatiquement dans une gare prévue à cette fin et équipée pour la réparation des avaries dangereuses.

### III. Collaboration internationale

L'Union internationale des chemins de fer (UIC), avec ses commissions et ses groupes de travail, a été une fois de plus la tribune privilégiée de la coopération internationale.

A la présentation, en 1973, d'un plan directeur du chemin de fer de l'avenir a fait suite, au sein de la commission de recherche prospective, une nouvelle réflexion sur une première définition du nouveau réseau européen. Dans un premier temps, cet organisme a réuni les éléments qui permettront de dégager les possibilités d'évolution à long terme du chemin de fer à l'échelon continental et d'en tirer des orientations pour la planification. Pour mener à bien cette tâche, il fallut d'abord analyser les tendances actuelles de l'évolution au sein même des réseaux ainsi que la situation de la demande et de la concurrence dans les différents domaines du marché des transports. Il était en outre nécessaire d'évaluer le rôle de la fonction de transport dans la société future, les tendances de la politique pratiquée en la matière dans l'Europe de l'Ouest et de l'Est ainsi que les perspectives ouvertes par les nouvelles techniques.

Ces travaux ont montré que la création d'un système ferroviaire européen homogène pour l'acheminement rapide des transports de masse suppose non seulement une étroite collaboration entre les réseaux d'Etat, mais la poursuite des efforts de normalisation, de rationalisation et d'automatisation. Il incombe aussi à tous les membres de l'UIC de convaincre leurs gouvernements, les institutions internationales intéressées et le grand public de l'importance des chemins de fer pour la société, non sans préciser les objectifs communs qu'ils se sont fixés et les moyens indispensables pour les réaliser.

Le souci de préparer l'avenir du chemin de fer n'a pas empêché les réseaux de se heurter au jour le jour à de nombreuses et sérieuses difficultés qu'il a fallu surmonter. Par exemple, les obstacles rencontrés dans l'acheminement des marchandises à destination de l'Italie ont fait concerter à bref délai un plan de transport couvrant à peu près toute l'Europe, pour adapter l'afflux des wagons à la capacité d'acceptation des



Chemins de fer italiens de l'Etat et parer ainsi à de nouveaux embouteillages. Le problème ne pourra toutefois être bien résolu que par un accroissement de la capacité du rail à l'aide d'investissements, ce qui est une affaire de longue haleine. A court terme, il s'agit d'assurer l'utilisation optimale du potentiel existant, afin de limiter le plus possible les pertes des réseaux. La Conférence européenne des horaires des trains de marchandises, siégeant à Florence, a décidé qu'il y avait lieu de poursuivre les travaux en vue de la conclusion d'un nouvel accord sur la planification du trafic vers l'Italie, étant entendu que les courants doivent être réglés sur le plan européen.

Les nouvelles conventions ferroviaires internationales relatives au transport des voyageurs et des bagages (CIV) et des marchandises (CIM) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1975. Le Comité international des transports par chemins de fer (CIT) a achevé au cours de l'année considérée la révision et la réédition des documents assurant l'application uniforme des deux conventions.

Le 1<sup>er</sup> septembre a été mis en place un groupe de projet chargé d'examiner s'il serait possible de créer un réseau international de télégestion ferroviaire.

La mise en service de l'attelage automatique étant prévue pour 1985, un inventaire détaillé des véhicules à transformer a été établi, de manière à faciliter la solution des problèmes de financement posés par la mise en œuvre de ce grand dessein. Au terme d'une consultation, il est apparu que la plupart des réseaux d'Etat souhaitent que l'introduction du nouvel attelage soit réglée par un accord interétatique.

La Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs (CEH) s'est réunie en septembre à Helsinki, sous la présidence de M. Karl Wellinger, directeur général, pour arrêter les horaires internationaux des années 1975 à 1977. En séance plénière, elle a traité les affaires courantes et adopté, en vue d'une modification éventuelle de l'heure légale (heure d'été), une résolution invitant les gouvernements à faire en sorte que tout changement de cet ordre coïncide avec le début et la fin de la période d'horaire.

La Conférence européenne des services directs, qui est l'organe supérieur de l'Union internationale des voitures et fourgons (RIC), a fixé la composition des trains de voyageurs pour l'horaire de 1975 à 1977. Elle a en outre décidé de relever le taux de rémunération du kilomètre-essieu d'environ 28 pour cent à compter du 1<sup>er</sup> juin 1975 et de procéder, à partir de cette date, à un recensement séparé des services réguliers et extraordinaire. La communauté des wagons EUROP a déjà augmenté les redevances de location pour les wagons de 27 pour cent le 1<sup>er</sup> juillet 1974.

## IV. Personnel

### Affaires générales et effectifs

De même que les années précédentes, plusieurs services ont travaillé dans des conditions difficiles, dues au manque de personnel. Cependant, au cours du second semestre, le net recul du trafic et le revirement qui s'est amorcé sur le marché de l'emploi ont contribué peu à peu à détendre sensiblement la situation. A fin 1974, une véritable pénurie de main-d'œuvre n'en subsistait pas moins dans certains services tels que ceux de la manœuvre, en particulier dans les grands centres. Sur le plan général, l'effectif moyen s'est modestement accru de 52 agents d'une année à l'autre, tout en restant inférieur de 1447 unités au chiffre record de 1964. Le tableau de la page 17 montre qu'à la faveur des mesures de rationalisation, liées au demeurant à de grands investissements, les Chemins de fer fédéraux ont pu faire face, sans engager beaucoup de monde, tant à la forte augmentation du trafic enregistrée depuis 1965 qu'à l'abaissement à 44 heures de la durée du travail hebdomadaire.

### La Ville fédérale et sa nouvelle gare

La nouvelle gare de Berne, dont la construction avait débuté le 29 mai 1957 par une petite cérémonie officielle, a été inaugurée le 25 mai 1974, soit dix-sept ans plus tard, par une fête populaire digne de l'événement.

La moyenne annuelle des effectifs a été la suivante:

Champ d'activité	1974	%	1973	%
Direction et administration: personnel de la direction générale et des directions d'arrondissement	3 939	9,4	3 755	9,0
Gares: chefs de gare, commis et employés d'exploitation, personnel féminin, etc.	19 596	46,7	19 725	47,0
Traction: mécaniciens de locomotive, ouvriers professionnels de dépôt, visiteurs, etc.	5 048	12,0	4 917	11,7
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 003	7,2	3 000	7,2
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	917	2,2	1 015	2,4
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 183	9,9	4 155	9,9
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, spécialistes des ateliers principaux et des dépôts	3 713	8,9	3 758	9,0
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	210	0,5	217	0,5
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 361	3,2	1 376	3,3
Total	41 970	100,0	41 918	100,0

Les bureaux des chefs de district (122 agents), qui relevaient naguère du secteur «entretien des installations», figurent depuis 1974 sous «direction et administration».

Après que les Chambres eurent voté, le 4 octobre, la loi instituant des mesures destinées à améliorer les finances de la Confédération, le Conseil fédéral a ordonné un blocage général des effectifs de personnel, qui sera absolu du 1<sup>er</sup> janvier 1975 à fin 1977. En 1978 et en 1979, leur taux de croissance annuel pourra être d'un demi pour cent au plus. Pour les Chemins de fer fédéraux, la référence de base est constituée par le nombre des agents réellement occupés en 1974. Des dérogations sont admises dans certaines circonstances pour les services de l'exploitation pris au sens large du terme, quand il s'agit de collaborateurs soumis à la loi sur la durée du travail.

Il importe dès lors plus que jamais de faire preuve de rigueur dans la gestion du personnel, d'adapter constamment les effectifs aux variations du trafic, de porter à un niveau optimum l'efficacité des tâches administratives et d'épuiser toutes les possibilités de rationalisation. L'obligation de disposer désormais de collaborateurs relativement polyvalents pose de nouvelles exigences en matière de formation. Il sera en outre nécessaire de développer les mesures de recyclage.

La structure défavorable de la pyramide des âges du personnel se répercute sur la planification des effectifs. Durant des années, voire des décennies, la situation économique a suscité un rythme d'engagements irrégulier, notamment dans le secteur ouvrier, d'où un vieillissement accru. Afin de compléter leur système de gestion de base de données concernant le personnel et d'avoir un point de départ pour la planification, les Chemins de fer fédéraux ont demandé à un institut universitaire une étude prospective sur les besoins de recrutement.

Après l'essai tenté avec succès en 1973 à la direction du 1<sup>er</sup> arrondissement, à Lausanne, ainsi que dans quelques divisions de la direction générale, l'horaire de travail mobile a été étendu provisoirement à tous les services administratifs.

La commission des primes a examiné 156 propositions d'amélioration. Les services compétents en ont retenu 76 (48 %), ce qui a donné lieu au versement de récompenses représentant au total 49 200 francs.

## Effectif du personnel et accroissement du trafic



La prime la plus élevée qui ait été versée à un fonctionnaire fut de 5000 francs. Des économies appréciables sont réalisées grâce à ces suggestions.

#### **Instruction du personnel**

Les cours de chefs, organisés en vue du perfectionnement systématique des cadres de tous les échelons, sont d'une grande utilité pour les organes de commandement, qui n'ont pas la tâche facile. Cinq cents agents ayant de nouveau bénéficié d'un tel complément d'instruction dans l'année, le nombre de ceux qui ont acquis une véritable formation de chef depuis 1959 est passé à 3500. Les cours de base sont suivis deux ans plus tard de colloques spéciaux, lors desquels un contrôle d'efficacité est opéré moyennant un échange de vues raisonné sur les expériences faites par les intéressés. Les problèmes inhérents à la conduite du personnel y sont en outre examinés à fond. L'enseignement de l'économie d'entreprise dispensé depuis 1973 a été poursuivi et assorti d'un cours d'économie politique.

La formation et le perfectionnement professionnels continuent de se développer dans les autres secteurs. A ces deux niveaux, il a fallu établir, d'après les méthodes didactiques modernes, des plans d'enseignement adaptés aux exigences de la fonction et préciser les objectifs de la formation et de l'apprentissage. Par exemple, diverses innovations ont contribué à intensifier la préparation du personnel féminin occupé dans les bureaux de renseignements, les bureaux de tourisme et les recettes voyageurs. Le service psychologique de la division du personnel s'est en outre occupé spécialement des enseignants et des instructeurs. Pour la première fois, un séminaire a été organisé à l'intention de ceux du service de la traction.

Le service psychologique a procédé à 2300 appréciations comportant un diagnostic d'aptitude. Ce chiffre, en augmentation de 20 pour cent sur celui de 1973, reflète le changement intervenu sur le marché de l'emploi. Pour mieux départager les candidats, il a été nécessaire de modifier quelque peu les épreuves de sélection.

La planification du centre de formation CFF a progressé. Après la mise au point du plan d'aménagement des locaux, un concours public d'idées a été lancé au milieu de l'année et a suscité un vif intérêt. Le jury se prononcera au printemps de 1975, puis un concours restreint de projets sera ouvert.

#### **Prévoyance sociale**

Quelque quatre cents nouveaux appartements ont été mis à la disposition du personnel des Chemins de fer fédéraux par des coopératives d'habitation de cheminots. A l'heure actuelle, plus de soixante de ces organismes gèrent environ 7000 logements.

Il existe dans l'entreprise trente-cinq restaurants pour le personnel. Malgré les nouveaux prix des repas et des boissons, leurs comptes se soldent toujours par un déficit, qui doit être couvert par les CFF. Les diverses améliorations apportées à l'aménagement et au fonctionnement des anciens établissements visent à une rationalisation optimale de l'exploitation.

Les sept assistantes sociales et les trois collaborateurs chargés de venir en aide aux toxicomanes veulent toujours une grande attention aux mesures de prévoyance et d'aide. D'une manière générale, le service social se préoccupe de déceler à temps les causes de détresse et d'attaquer le mal à la racine. La caisse et le fonds de secours, tout comme les services de prêts, sont à la disposition des agents dont le budget est déséquilibré par les incidences financières d'une maladie ou par d'autres circonstances.

C'est ici le lieu de relater un témoignage de reconnaissance exceptionnel. Madame veuve Julie Schaefer-Bing, décédée le 6 avril 1972 à Muralto, a en effet légué sa fortune de 2,6 millions de francs au personnel des Chemins de fer fédéraux pour l'aménagement d'un centre récréatif. Elle a voulu ainsi remercier les agents pour la qualité du service dont elle a bénéficié. Avec l'accord de la direction générale et des associations

---

Une cinquantaine de jeunes gens sont recrutés chaque année pour le service de la voie. Au cours d'un apprentissage de deux ans, ils s'initient à la profession de monteur de voies et apprennent à manipuler un grand nombre de machines et d'appareils.



du personnel, la gestion de la succession a été confiée, le 1<sup>er</sup> novembre, à une fondation de droit public dépendant des CFF. Le conseil de cette institution est formé de délégués du personnel et des Chemins de fer fédéraux. Le conseil d'administration et le personnel ont pris connaissance de ce legs généreux avec un sentiment de gratitude.

#### **Prévention des accidents**

Le service de prévention des accidents s'est appliqué à généraliser le port des divers équipements protecteurs parmi les agents occupés sur la voie ou dans ses abords. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a chargé les CFF de préparer une série de diapositives sonorisées sur l'emploi des équipements individuels, qui constituera un matériel didactique moderne pour tous les réseaux affiliés. Après l'entrée en vigueur de l'ordonnance d'exécution de la nouvelle loi sur le commerce des toxiques (loi sur les toxiques), une documentation adéquate a été distribuée aux services. Un grand nombre d'installations ont été examinées lors de fréquentes inspections, parfois à la demande des intéressés. La plupart des améliorations requises pour accroître la sécurité du travail ont déjà été faites.

#### **Assurances**

A la fin de l'exercice, la caisse de pensions et de secours comprenait 34 716 assurés (1973: 34 512) et 3305 déposants (3099). Les gains assurés représentaient 656,8 millions de francs (634,4). Les prestations servies aux 19 582 (19 744) bénéficiaires enregistrés en fin d'année se sont chiffrées par 148,4 millions (148,3). Le 1<sup>er</sup> janvier 1975, l'assurance a été modifiée en fonction de la huitième révision de l'AVS, deuxième étape. Afin que la relation entre les montants encaissés avant et après la mise à la retraite ne soit pas trop faussée par le relèvement des rentes AVS, il a fallu réajuster la réduction de coordination. L'allocation de renchérissement et l'indemnité de résidence sont désormais aussi assurées, du moins en partie.

A fin 1974, la caisse maladie de l'entreprise comptait au nombre de ses affiliés 42 767 hommes (42 782), 15 223 femmes (14 856) et 10 049 enfants (9802). Les recettes de l'exercice se sont élevées à 40,9 millions de francs (36,0) et les dépenses à 37,8 millions (33,9). Fort heureusement, les prestations n'ont pas augmenté de manière démesurée, si bien que les cotisations, dont le tarif avait été modifié au milieu de 1973, ont permis de couvrir les charges et même d'enregistrer un solde actif de 3,1 millions de francs (2,1). De plus amples détails sur les assurances du personnel figurent dans les rapports annuels des institutions spécialisées.

#### **Service médical**

Pour la première fois, les éléments de la statistique de la morbidité du personnel ont été traités sur ordinateur. Le cahier des charges pour la programmation des travaux exigeait notamment que les résultats puissent être comparés avec les chiffres antérieurs. Les nouvelles informations permettent d'analyser par canton, langue maternelle, nationalité, etc., les absences du personnel pour cause de maladie, de brève indisposition, d'accident du travail et d'accident non professionnel.

Il sera possible dorénavant d'établir des parallèles plus stricts entre les services, de tenir compte de l'âge des malades dans les statistiques et, partant, d'en tirer des conclusions plus fondées. La morbidité moyenne s'inscrit pour 1974 à 16,00 jours par agent, chiffre qui ne s'écarte guère de celui de ces cinq dernières années (15,55 jours de 1969 à 1973).

Les résultats des campagnes de vaccination facultative contre la grippe étant encourageants, l'expérience a été renouvelée dans le courant de l'automne 1973. Plus de 7000 agents répondirent à l'appel. Après la petite épidémie qui a sévi en Suisse de février à avril 1974, le dépouillement de la statistique des absences a confirmé l'efficacité de la mesure prophylactique. Une plus grande participation serait dès lors souhaitable.