Gestion et personnel

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **- (1975)**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

II Gestion et personnel

I. Conseil d'administration et direction générale

Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, l'organe suprême de gestion a siégé sept fois, sous la présidence de M. R. Meier, docteur honoris causa. L'évolution des transports et des coûts, celle des effectifs de personnel et la situation générale de l'entreprise ont plus particulièrement retenu son attention. Il a pris acte du fait que la direction générale, alarmée par le recul du trafic et la baisse des recettes, a renforcé son programme d'économies et cherché à stimuler la vente par des campagnes spéciales. Dans le même ordre d'idées, après avoir longuement pesé le pour et le contre, le conseil a décidé de proposer au Département fédéral des transports et communications et de l'énergie de renoncer momentanément à appliquer la hausse des tarifs voyageurs qui avait déjà été autorisée pour le 1er novembre. Il a en outre adopté plusieurs projets d'extension et de renouvellement concernant les installations fixes et plus précisément les dispositifs de sécurité ainsi que le réseau d'alimentation en énergie, sans négliger la modernisation du matériel roulant. L'une des réunions s'est terminée par la visite de plusieurs équipements de la ligne du Saint-Gothard.

Un changement est intervenu dans la composition du conseil. A la fin de l'exercice, M. Franco Ender, administrateur depuis quinze ans, s'est retiré pour raison d'âge. Le Conseil fédéral a désigné son successeur en la personne de M. Franco Robbiani, secrétaire-rédacteur de la Fédération suisse des cheminots, à Lugano.

Direction

La direction générale s'est réunie ordinairement une fois par semaine pour examiner et trancher, en présence du secrétaire général, les questions fondamentales qu'il lui appartient de traiter en tant qu'autorité collégiale. Pour des échanges de vues et d'informations sur des sujets d'intérêt commun, elle a tenu, avec les directeurs d'arrondissement, quatre conférences, sans compter celles, dites de direction, auxquelles participaient aussi les chefs de certaines divisions centrales. Enfin, le 3 novembre, une grande conférence directoriale groupant quelque quatre-vingt-dix personnes a délibéré sur d'importants problèmes liés à la marche des affaires et à l'évolution du trafic, sur la question des investissements et sur la formulation de la politique d'entreprise.

M. Josef Britt, docteur ès sciences économiques et licencié en droit, ayant quitté ses fonctions de secrétaire général le 30 avril 1975, le conseil d'administration a appelé à ce poste M. Arnold Schärer, docteur ès sciences économiques, qui a été remplacé à la tête de la division de l'organisation et de l'informatique par son suppléant, M. Hans Walter. M. Max Portmann, ingénieur diplômé, s'est vu confier la direction de l'état-major d'entreprise nouvellement institué, tandis que M. Kurt Ensner, ingénieur diplômé, alors chef de l'économat, à Bâle, lui a succédé en tant que directeur de la division des travaux. Pour présider aux destinées de l'économat, le conseil d'administration a nommé M. René Auberson, ingénieur diplômé.

1975 – année de plusieurs commémorations ferroviaires
L'exercice a été fertile en commémorations ferroviaires. Partout la population est accourue en foule, témoignant ainsi de son attachement à «son» chemin de fer. – Pour la ligne de la vallée de la Töss, les fêtes du centenaire ont atteint leur apogée à Bauma (notre illustration), à l'arrivée du train spécial de Winterthour, remorqué par une locomotive à vapeur Eb 3/5.

II. Planification et études

Etat-major d'entreprise

L'état-major d'entreprise, de création récente, s'est mis à l'œuvre au printemps de 1975. Il a pour mission non seulement d'assister la direction générale, mais encore et surtout, en tant que responsable des plans et études, d'organiser la planification à long terme ainsi que d'harmoniser les travaux pluridisciplinaires. Il est doté intentionnellement d'un effectif très restreint, car il ne saurait être question de confier à un organisme indépendant la gestion de la programmation. Celle-ci implique en revanche une concertation très poussée avec tous les secteurs intéressés de l'entreprise et en particulier avec les services qui sont en première ligne. De ce fait, l'état-major s'applique d'abord à coordonner les travaux de recherche et de planification sectoriels en fonction des objectifs et des intérêts du réseau.

L'état-major d'entreprise a tout de suite cherché à avoir une vue d'ensemble des multiples enquêtes et projets pluridisciplinaires en chantier ou prévus. Cette grande tâche accomplie, il a dressé un premier plan de travail, qui a été approuvé par la direction générale. Les quatre-vingt-dix études retenues sont réparties entre quatre degrés d'urgence. Chaque problème est examiné par un organisme spécifique – le plus souvent un groupe de travail – qui s'en occupe à titre accessoire, en liaison avec l'état-major, normalement sous la présidence de la division qui a le plus d'intérêts en jeu. A la fin de l'année, les questions prioritaires avaient déjà été abordées, voire activement traitées. Nombre d'investigations sont en rapport avec l'énorme effort accompli dans tous les secteurs pour atténuer le déficit, que le revirement conjoncturel a fait monter en flèche.

Voici, à titre d'exemples, quelques-uns des multiples travaux en cours:

- examen des avantages et inconvénients de diverses formules de nature à réduire le solde passif, à échéance plus ou moins lointaine, jusqu'à concurrence de 300 millions de francs
- perfectionnement du compte des coûts de transport
- programmation des acquisitions de matériel roulant
- planification de l'approvisionnement en énergie
- poursuite de l'élaboration de la conception des transports de voyageurs (horaire cadencé)
- enquêtes concernant les trains de voyageurs peu fréquentés et les lignes à faible trafic
- mise en circulation de trains formés de voitures à caisse inclinable; préparation des éléments de décision
- promotion des parkings de dissuasion
- développement des transports combinés (ferroutage, conteneurisation)
- réorganisation du service des colis de détail, des messageries et des bagages
- généralisation de l'acheminement centralisé des wagons complets.

La planification globale à long terme concrétise et quantifie les données théoriques de la charte d'entreprise pour les quinze années à venir, dans le cadre de la politique générale des transports. Procédant d'une opération continue, elle est remise sur le métier tous les trois ans. Les objectifs à atteindre en fonction de diverses hypothèses touchant le développement du trafic sont fixés, tout comme les dispositions pratiques, en vue de l'établissement d'un rapport optimal entre les services offerts, leur rentabilité, les besoins de personnel et les ressources financières existantes.

Les nouveaux trains intervilles des CFF

Au printemps 1975, lors du changement d'horaire, les CFF ont mis en circulation quatre nouveaux trains intervilles formés chacun de quatorze voitures unifiées du type III, dotées de l'attelage automatique. Ce sont les premiers véhicules entièrement climatisés de 1re et de 2e classe à être utilisés dans le service intérieur. Ces convois modernes parcourent l'axe Genève–Lausanne–Berne–Zurich–Saint-Gall/Rorschach; ils sont souvent désignés par «Swiss Express» par les voyageurs, qui en apprécient hautement le confort.

SBB CFF FFS

Le travail de planification consiste d'abord à évaluer les prestations d'exploitation à fournir pour écouler le trafic prévu. Il s'agit ensuite de voir si les capacités disponibles permettront d'atteindre le niveau de production proposé, et c'est alors qu'apparaît, le cas échéant, la nécessité de renforcer les effectifs de personnel, l'alimentation en énergie, le parc de matériel roulant et les installations. L'étape suivante comporte l'examen de la justification économique de ces nouveaux besoins. Enfin, les planifications sectorielles, harmonisées entre elles d'après des critères économiques, débouchent sur la planification d'ensemble.

La deuxième révision de la planification globale à long terme a commencé dans le courant de l'automne 1975. Elle est assumée par un groupe de projet de composition pluridisciplinaire qui opère à partir des prévisions de trafic émises par les services commerciaux pour la période allant de 1975 à 1990. En raison des incertitudes conjoncturelles, trois hypothèses sont envisagées pour l'évolution des transports de voyageurs et deux pour celle du mouvement des marchandises.

Express régional de Zurich

Dans les circonstances actuelles, le seul moyen d'améliorer les services de banlieue de Zurich est de construire la gare de la Museumstrasse et sa liaison souterraine avec la rive droite du lac, par Stadelhofen, ainsi que le tunnel du Zurichberg, orienté vers la vallée supérieure de la Glatt et Winterthour. Si les CFF ne parviennent pas à combler le retard de plusieurs années qui se manifeste dans la structure des horaires, ils auront peu de chances de voir le trafic professionnel revenir dans une mesure accrue de la route au rail, car les trains bondés aux heures d'affluence manquent d'attrait par rapport au véhicule individuel.

Du point de vue matériel, la possibilité d'assurer une desserte régulière, par express régional, de la vaste zone comprise entre Pfäffikon (Schwyz), Zoug, Brougg, Bülach, Winterthour, Hinwil et Rapperswil dépend essentiellement de l'exécution des ouvrages cités. Le terminus de la Museumstrasse absorbera une grande partie du trafic local en provenance du nord et de l'est, si bien que la gare principale s'en trouvera délestée et des voies seront dès lors disponibles pour le chemin de fer régional des zones sud et ouest.

La mise en place, par étapes successives, du nouveau système a fait l'objet d'une étude au cours de l'exercice.

Ligne de l'aéroport de Genève-Cointrin

L'avant-projet d'une ligne à double voie pour la desserte de l'aéroport de Genève ayant été élaboré en 1974, il fut ensuite possible d'étudier la question du point de vue économique et de résoudre les problèmes d'exploitation. De nouvelles prévisions de trafic pour l'aviation ont cependant nécessité une révision des calculs de rentabilité. Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie pourra statuer sur la marche à suivre en se fondant sur les travaux des CFF.

Traversées ferroviaires des Alpes

L'idée d'une nouvelle ligne de transit à travers les Alpes, qui demeure actuelle malgré la récession, a retenu l'attention des bureaux auxquels l'entreprise a confié le soin de préparer l'avenir. Un groupe de contact réunissant les représentants de l'Office fédéral des transports, des cantons de la Suisse orientale et des Chemins de fer fédéraux s'est attaché à établir des comparaisons entre la ligne de base du Saint-Gothard et une percée du Splügen, étant entendu que l'artère du Lötschberg sera mise à double voie et que le parcours de montagne du Saint-Gothard restera en service. L'étude envisage les aspects prévisionnels, commerciaux, économiques et techniques des deux tracés, puis les réduit à un dénominateur commun, afin qu'une décision de principe puisse être prise à l'échelon politique au sujet de la poursuite des travaux.

Programme d'ordinateur pour le calcul des marches de train

Grâce à leur potentiel élevé, les ensembles électroniques de gestion sont en mesure de simuler entièrement des parcours de train et d'analyser les interactions entre véhicules (convois) et installations fixes (rails, signaux). Ayant élaboré un programme «calcul des marches de train», les CFF sont maintenant à même de déterminer pour n'importe quelle circulation les principaux paramètres relatifs aux conditions d'exploitation, aux besoins d'énergie et à la technique de traction, en fonction de la voie utilisée et de la composition du train.

Les données essentielles concernant le parc de matériel roulant et les lignes sont mémorisées sur un support qui les restitue sur simple demande. Le programme en est encore au stade des essais, mais les tests appliqués aux grandes artères servent déjà à déterminer la capacité de transport du réseau pour la planification à long terme.

Système informatique de Chiasso (ISCHIA)

Malgré les simplifications administratives et douanières appliquées ces dernières années dans les transports de marchandises à la gare frontière de Chiasso, le contrôle et la gestion des wagons et des écritures par des procédés manuels soulèvent encore des difficultés. Il faut savoir en effet que 2300 véhicules environ sont enregistrés quotidiennement dans cette gare, tant à l'arrivée qu'au départ, et que près de 3500 y stationnent durant les jours de pointe. Une étude entreprise avec le concours des Chemins de fer italiens de l'Etat (FS), des administrations des douanes et des maisons d'expédition a montré que le problème pouvait être résolu d'une manière rationnelle par l'emploi d'un ordinateur local. Un tel système, dont la rentabilité est avérée, sera appliqué dès le printemps de 1977. Il doit permettre

- de recenser tous les wagons avant leur arrivée, de les suivre durant leur séjour à Chiasso et de contrôler les diverses phases des opérations,
- de fournir à l'administration de la gare, aux services CFF et FS ainsi qu'aux bureaux de douane intéressés les documents concernant les mesures à prendre dans l'immédiat,
- de décharger le personnel des travaux de routine (confection des étiquettes, des listes de train, des fiches de manœuvre, etc.),
- aux centres informatiques des CFF et des FS d'échanger entre eux, automatiquement, les données du trafic marchandises.

III. Collaboration internationale

La baisse de trafic enregistrée par les réseaux européens a influé sur la tournure de la collaboration internationale et les principaux thèmes abordés. Tandis qu'à une époque encore récente il s'agissait de trouver le moyen d'acheminer des transports en expansion, l'accent porte maintenant sur les modalités d'une gestion économique. En présence de cette situation fâcheuse, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a de nouveau donné un tour plus restrictif à son activité en matière d'études. C'est aussi l'objectif proposé au groupe permanent du comité de gérance de l'Union, créé à la fin de 1974 et qui recherche une concentration du programme d'action.

L'instabilité monétaire, mais surtout la suppression du cours officiel de l'or et la multiplication des monnaies flottantes n'ont jamais cessé d'être un objet de préoccupation pour les réseaux. Aussi une nouvelle unité de compte – le franc UIC – est-elle venue remplacer le franc-or dans les opérations de compensation. Le «panier» de monnaies de l'UIC renferme celles de dix-sept pays d'Europe, affectées d'un coefficient en rapport avec les produits d'exploitation des réseaux. C'est la première fois que l'on prend pour référence, en pareil cas, un ensemble de devises de pays qui ne sont pas tous membres du Fonds monétaire international.

L'adoption, après de longues années de mise au point, d'une nomenclature commune des marchandises pour le trafic ferroviaire a marqué un grand progrès vers la normalisation et la simplification des méthodes d'échange. Elle facilitera considérablement le travail des services commerciaux en matière de tarification et de vente tout en offrant un meilleur service à la clientèle.

La circulation entre l'Europe et le Moyen-Orient (principalement l'Iran et l'Iraq) se développe à l'heure actuelle d'une manière extrêmement rapide. Il en résulte pour tous les modes de transport de sérieux problèmes d'infrastructure et de capacité. Les réseaux, quant à eux, ont dû instituer un système de contingentement suivant la procédure appliquée avec succès en 1974, dans des circonstances analogues, pour les trains à destination de l'Italie.

A propos des interventions destinées à parer aux encombrements de certains grands axes de circulation, le Comité international des transports par chemins de fer (CIT) a étudié les aspects juridiques des interruptions de trafic et des mesures de contingentement. Il a en outre entrepris, à la suite des premières enquêtes menées par l'Office central des transports internationaux (OCTI), des travaux en vue de la mise à jour et de la simplification des conventions ferroviaires internationales relatives au transport des voyageurs et des bagages (CIV) et des marchandises (CIM).

L'étude du grand dessein international concernant l'attelage automatique a atteint du point de vue technique un niveau de développement très satisfaisant, mais, au sujet du financement, des difficultés ont surgi en nombre inattendu, à telle enseigne que le nouveau dispositif ne sera pas mis en service à la date fixée (1985).

IV. Personnel

Affaires générales et effectifs

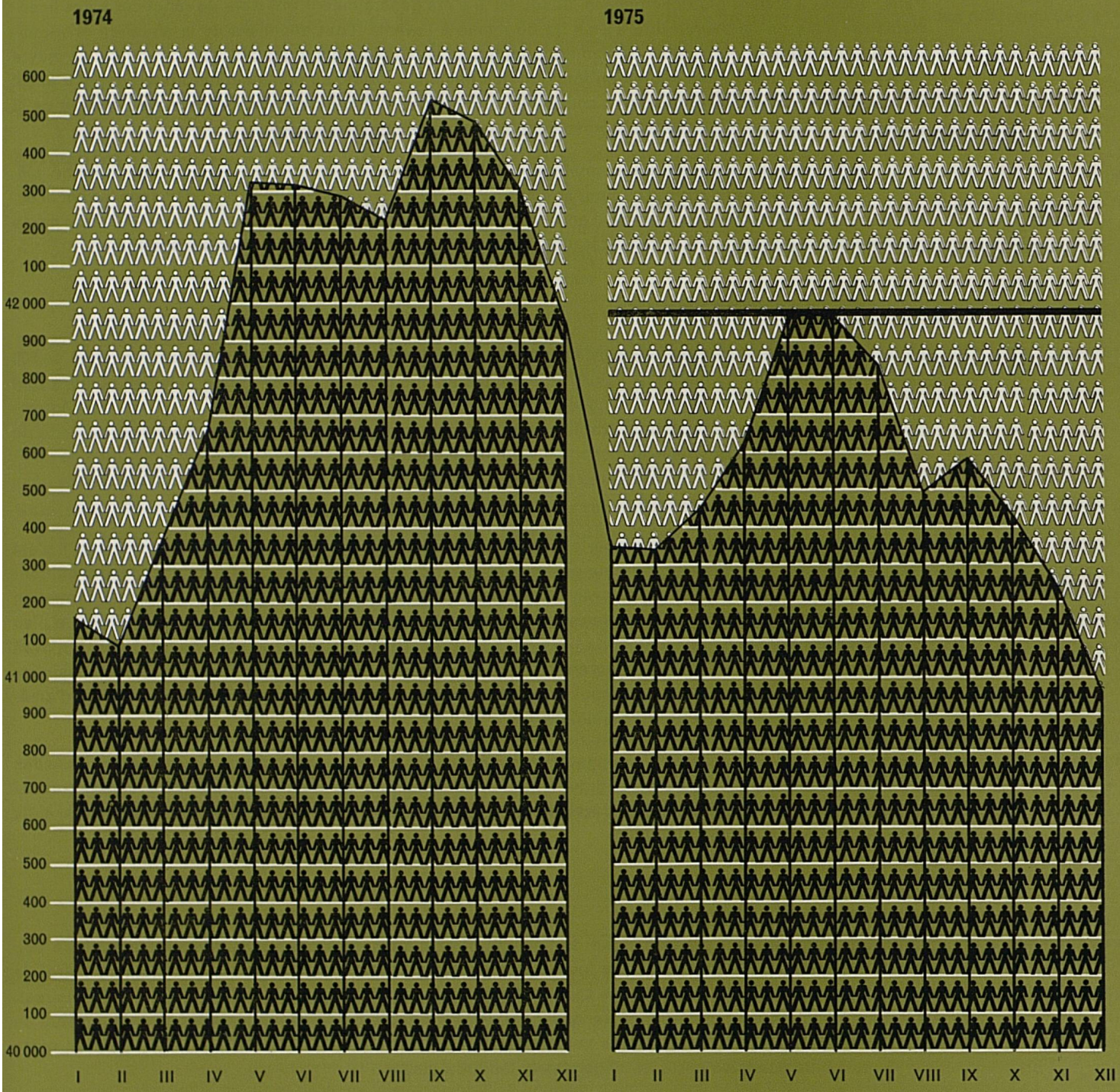
Le chiffre moyen du personnel de l'entreprise, qui était de 41 970 en 1974, est retombé à 41 522 en 1975. En raison du blocage général des effectifs décrété par le Parlement avec effet au 1er janvier 1975, dans le cadre des mesures tendant à l'assainissement des finances de la Confédération, les CFF doivent en principe s'en tenir à la moyenne de 1974 (41 970 agents) pour les années 1975, 1976 et 1977. Ils sont parvenus non seulement à respecter ce plafonnement (voir le graphique ci-contre), mais encore à ramener la moyenne annuelle à 448 unités au-dessous de la limite. En décembre dernier, ils avaient à leur service 40 962 personnes, soit 989 de moins qu'un an auparavant.

La moyenne annuelle des effectifs à été la suivante:

Champ d'activité	1975	%	1974	%
Direction et administration: personnel de la direction générale et des directions d'arrondissement	4 034	9,7	3 939	9,4
Gares: chefs de gare, fonctionnaires et employés d'exploitation, employés aux manœuvres, etc.	19 133	46,1	19 596	46,7
Traction: mécaniciens de locomotive, ouvriers professionnels de dépôt, visiteurs, etc.	5 145	12,4	5 048	12,0
Accompagnement des trains: chefs de train, contrôleurs, etc.	3 034	7,3	3 003	7,1
Surveillance et dégagement de la voie: personnel du service des barrières et des lignes	867	2,1	917	2,2
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, etc.	4 092	9,9	4 183	9,9
Entretien du matériel roulant: chefs ouvriers, monteurs et spécialistes des ateliers principaux et des dépôts	3 654	8,8	3 713	8,9
Production et distribution du courant: personnel des usines électriques et des sous-stations	226	0,5	210	0,5
Autres secteurs, y compris la navigation sur le lac de Constance	1 337	3,2	1 361	3,2
Total	41 522	100,0	41 970	100,0

Le recul du trafic et les efforts tentés de toutes parts pour restreindre les dépenses ont amené la direction générale à ne pas se contenter de stabiliser les effectifs; elle les a en outre adaptés aux possibilités d'emploi.

Evolution de l'effectif du personnel



C'est ainsi qu'un train de mesures telles que la suspension du recrutement, une appréciation plus stricte de l'opportunité de créer des postes ou de réoccuper les places vacantes déjà autorisées de même que des mutations n'ont cessé d'éclaircir les rangs, parce que les départs naturels (démissions, mises à la retraite, décès) n'étaient plus compensés. Jusqu'ici, il a été généralement possible de renoncer à des licenciements, mais on ne saurait dire s'il en ira de même à l'avenir. Tout dépendra de la situation économique, de l'évolution du trafic et de la manière dont les départs mensuels et les dispositions mises en œuvre permettront de réajuster les cadres en fonction des besoins réduits. La planification du personnel a aussi un rôle à jouer. Il faudra surtout tenir compte de la structure particulière de la pyramide des âges et de la durée de l'instruction imposée par la spécificité des professions ferroviaires.

Pour ce qui est des propositions d'amélioration, la commission des primes en a reçu et examiné 156. Des récompenses furent attribuées pour 58 d'entre elles (37%), qui ont pu être appliquées dans les services. Les sommes ainsi versées représentent en tout 22 700 francs. La meilleure idée a valu à son auteur une prime de 4000 francs. Des économies considérables sont réalisées grâce à ce genre de suggestions.

Instruction

La formation des cadres s'est poursuivie à tous les échelons, selon les besoins des divisions. Près de 500 chefs ont de nouveau fréquenté les cours de base, tandis que d'autres agents ont participé en nombre égal aux colloques qui complétaient l'enseignement reçu deux ans auparavant. La récession et ses conséquences ont aussi soulevé de nouveaux problèmes dans l'activité professionnelle des participants. Le cycle de cours d'organisation industrielle et d'économie politique destinés aux cadres supérieurs a continué de cultiver la réflexion et l'esprit de décision axés sur l'idée de l'efficacité et de la rentabilité, particulièrement de mise aujourd'hui.

Pour ce qui est de la formation et du perfectionnement professionnels dans les secteurs spécialisés, il s'est agi d'améliorer la qualité des programmes, les méthodes didactiques et les contrôles d'efficacité. La conception de l'instruction doit être rénovée de manière à satisfaire aux exigences des filières. La formation des vendeurs prend alors une importance toute particulière. Il est maintenant possible d'appliquer le plan d'enseignement destiné aux ouvriers de l'exploitation. Préparé au cours des années de fort trafic, il n'avait pu être mis en pratique à cause du surcroît de travail. Il a pour objet de développer et d'affermir les connaissances professionnelles, de promouvoir la collaboration entre les différents secteurs ainsi que d'améliorer les transports en qualité et en quantité.

Le concours public d'idées pour l'aménagement du centre de formation CFF est clos. La deuxième phase des préparatifs, savoir le concours de projets, a débuté au printemps de 1975. Onze des 186 premiers travaux présentés ont été retenus pour être développés. Simultanément, la constitution des dossiers nécessaires pour les études de détail a été hâtée.

Prévoyance sociale

Le revirement intervenu sur le marché de l'emploi et du logement a permis de restreindre quelque peu l'encouragement à la construction en faveur de cheminots (aide aux coopératives d'habitation, octroi de prêts hypothécaires individuels pour l'achat d'une demeure, financement de foyers pour célibataires), qui avait été intensifié ces dernières années. La procédure d'estimation des indemnités pour logements de service et appartements locatifs a été notablement simplifiée. Les nouveaux critères fournissent en outre un rapport plus équitable entre les dépenses et les produits.

Divers restaurants du personnel ne répondent plus aux exigences de l'heure. L'application du programme de modernisation commencée en 1974 s'est donc poursuivie systématiquement. Le 1er juillet 1975, tous les prix ont été relevés proportionnellement à la hausse des coûts dans l'ensemble de ces établissements.

Prévention des accidents

La «5e quinzaine internationale de la sécurité du personnel» s'est déroulée au début de l'exercice. Pour cette manifestation, les CFF ont créé une série de diapositives sonorisées, consacrées au port des équipements protecteurs. Cette séquence a été présentée aussi dans des cours et colloques d'instruction tout au long de l'année. Outre l'acquisition et la distribution centralisées d'un vaste matériel de documentation et d'information, le service de prévention a encore pour tâche de préparer les spécialistes des différents secteurs. A cet effet, des prescriptions et des notices furent publiées. C'est ainsi, par exemple, que les principales dispositions de la loi sur les toxiques ont été réunies dans une brochure.

Assurances

A la fin de 1975, la caisse de pensions comptait 34 662 assurés (1974: 34 716) et 3172 déposants (3305). La somme des gains assurés représentait 715,4 millions de francs (656,8 millions). Tant l'incorporation dans lesdits gains d'une partie de l'allocation de renchérissement et de l'indemnité de résidence que le nouveau montant de la réduction de coordination ont fait relever la réserve mathématique de 159 millions de francs. La caisse a versé à titre de rentes en tout 150,0 millions de francs (148,4 millions) aux 19 568 bénéficiaires (19 582) dont elle avait la charge en fin d'exercice.

La caisse maladie de l'entreprise assurait à la fin de l'année 42 590 hommes (42 767), 15 622 femmes (15 223) et 10 279 enfants (9802) pour les soins médicaux et pharmaceutiques. Ses recettes se sont montées à 43,2 millions de francs (40,9 millions) et les dépenses à 43,5 millions (37,8 millions). Celles-ci ont donc dépassé les rentrées de 0,3 million de francs (1974: excédent de recettes de 3,1 millions). Des précisions concernant l'activité des caisses d'assurance figurent dans les rapports annuels de ces institutions.

Service médical

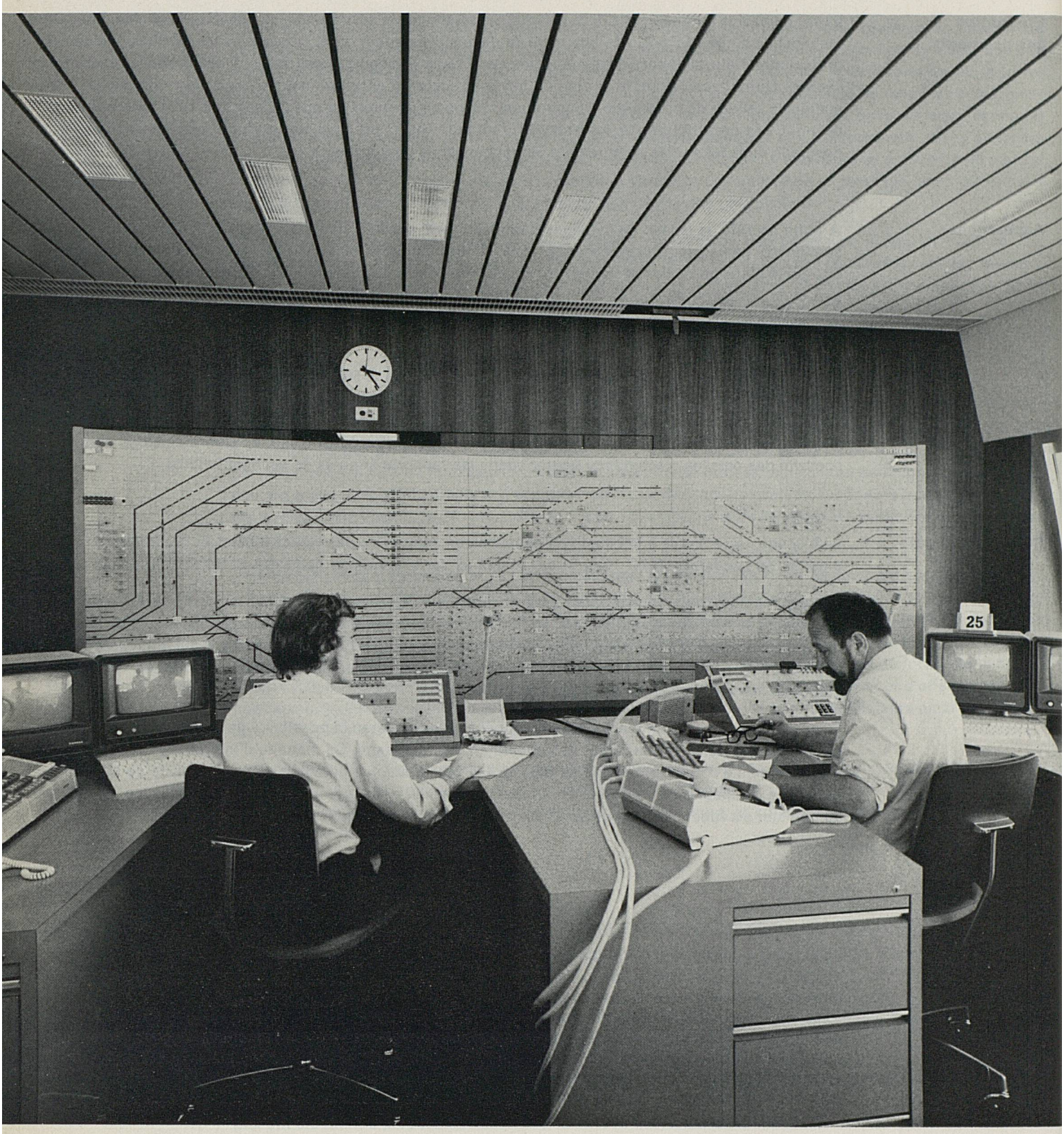
Le blocage des effectifs a fait diminuer sensiblement le nombre des visites médicales d'admission: à peine plus de 600 candidats (1974: 1500) furent examinés dans le premier semestre et 400 (1400) dans le second.

L'indisponibilité du personnel pour cause de maladie a légèrement baissé par rapport à 1974. Compte tenu des absences brèves, 86 cas (96) ont été enregistrés pour cent agents. La durée moyenne, par personne, des absences dues à la maladie (index de morbidité) a été de 11,5 jours civils (12,1), ce qui représente une diminution d'environ 5 pour cent. Les absences résultant d'accidents n'ont pour ainsi dire pas varié. L'index global de morbidité s'inscrit à 15,14 jours (16,0).

Dans le courant de l'automne, tout le personnel a eu de nouveau la possibilité de se faire vacciner contre la grippe, mais à peine 15 pour cent des agents en ont fait usage. Ce manque d'intérêt est d'autant plus regrettable qu'il est apparu une fois de plus que le vaccin atténue notablement la réceptivité de l'organisme. Lors de la campagne de prophylaxie antituberculeuse, dix mille agents furent radiographiés, ce qui a permis de dépister six tuberculoses pulmonaires, dont trois ouvertes et trois fermées.

Le nouveau poste d'enclenchement Est de la gare de triage Muttenz II

Toute l'exploitation du nouveau triage bâlois est dirigée à partir de cette salle de commande et de celle de l'enclenchement central Ouest. Les deux postes de travail des chefs du mouvement sont équipés d'appareils semblables. Chacun d'eux comprend un pupitre muni d'un clavier numérique (visible devant l'agent de droite) et de touches de commande, deux écrans de visualisation cathodique avec un clavier de machine à écrire pour l'annonce des numéros de train ainsi qu'un poste de télécommunication universel pour les liaisons par téléphone, interphone et radio. Les installations de voies reproduites sur le grand tableau d'affichage peuvent être commandées par un seul chef du mouvement ou par les deux ensemble. Le triage de Muttenz II sera complètement mis en service le 30 mai 1976, date du changement d'horaire. Il comprend la première installation CFF de débranchement automatique commandée par ordinateur.


25