

Administration et personnel

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1961)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

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.

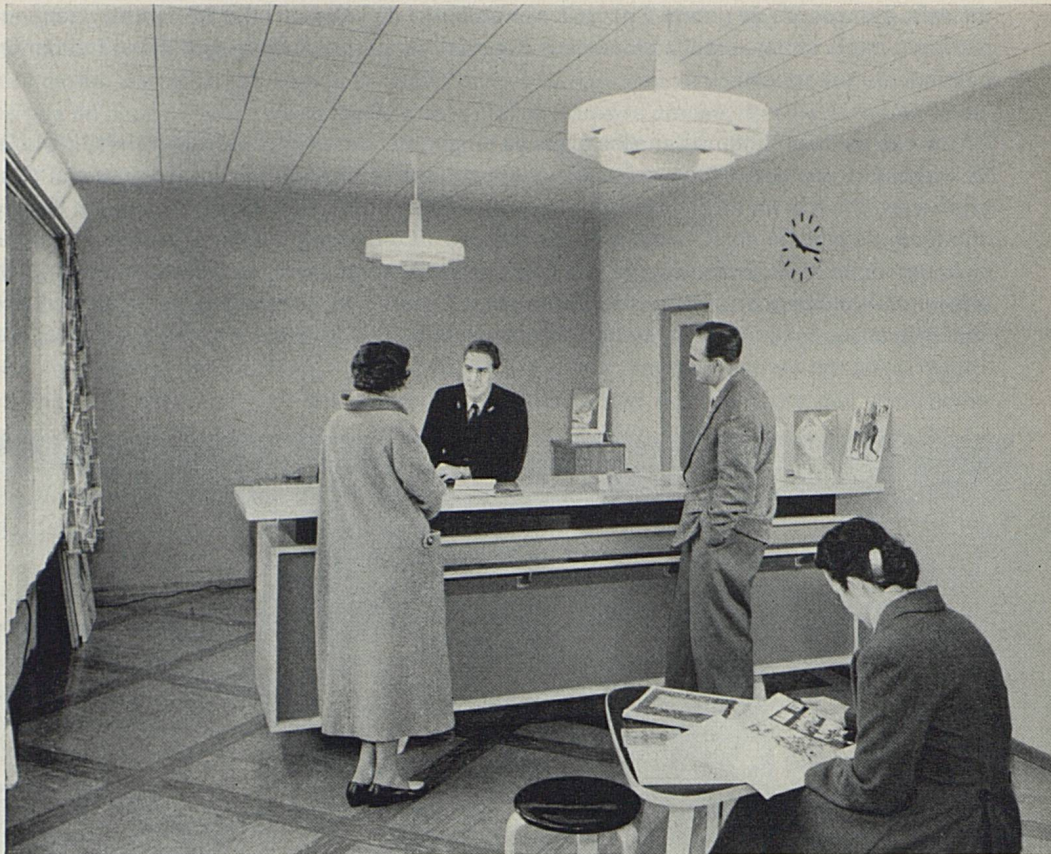
Haftungsausschluss

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>

Administration et personnel



Le bureau de renseignements de la nouvelle gare de Berthoud

I. Conseil d'administration, Direction générale et Directions d'arrondissement

1. Conseil d'administration

Au cours de six séances présidées par M. Rodolphe Stadler, le Conseil d'administration a traité 31 affaires. Comme de coutume, les décisions prises ont été portées à la connaissance du public par la presse et la radio. Après une des séances, le Conseil a visité plusieurs chantiers de la gare de Berne. Une délégation du Conseil a inspecté diverses installations ferroviaires dans la région de Bâle-Muttenz et elle s'est fait mettre au courant des travaux d'extension déjà exécutés ou projetés.

Le 25 juillet, M. Jakob Guyer est décédé subitement à Saint-Gall. Le défunt était un membre très apprécié du Conseil depuis le printemps 1945. Grâce à ses connaissances vastes et variées d'industriel et à son charme personnel, il jouissait partout d'une haute considération. Peu de temps après, le 12 août, décédait à Bâle M. Rudolf Speich, D^r ès sciences politiques et président de la Société de banque suisse. Pendant quatorze ans, le défunt a fait profiter les Chemins de fer fédéraux de sa grande expérience, en sa qualité d'éminent expert financier et de dirigeant de très importantes entreprises économiques.

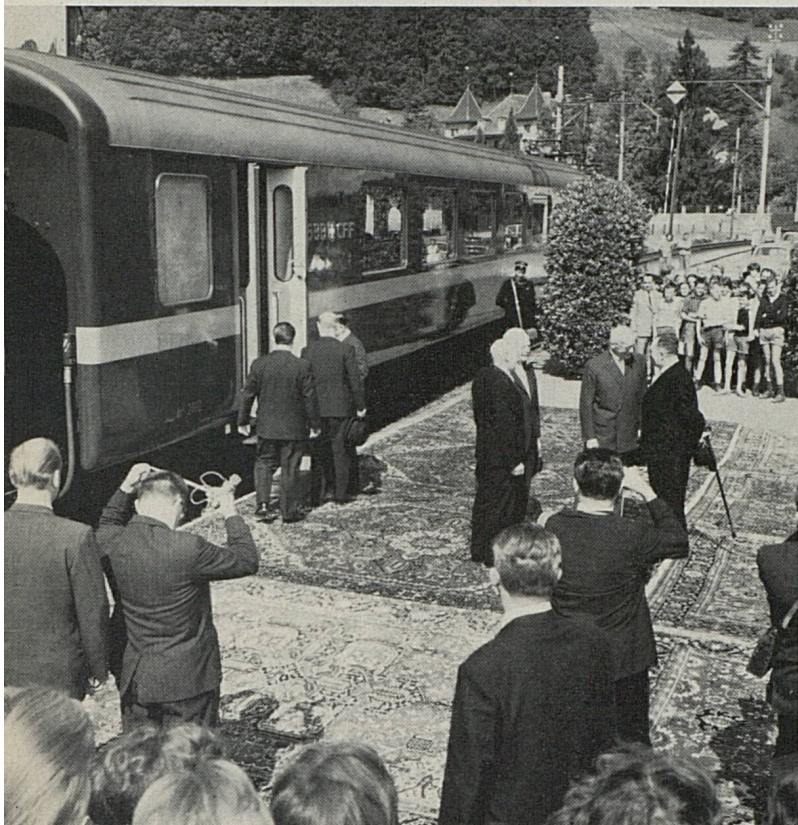
Pour remplacer les deux membres disparus, le Conseil fédéral a désigné dans sa séance du 22 décembre M. Willie Jøerin, administrateur-délégué de l'ALKAG Importation de charbons et d'huiles minérales S. A., à Bâle, et M. Max Schmidheiny, D^r h. c., conseiller national, président du Conseil d'administration de la Wild Heerbrugg S. A., à Heerbrugg.

2. Direction générale et Directions d'arrondissement

La Direction générale a tenu 47 séances et pris 353 décisions. Dans deux conférences des directeurs, les directeurs généraux et les directeurs d'arrondissement ont procédé à des échanges de vues d'ordre général et traité notamment les problèmes suivants : Mesures propres à parer aux difficultés de recrutement, essor

du trafic et mesures de nature à accroître le potentiel de l'appareil des transports, transports d'automobiles par les tunnels alpins, résultats des deux premiers cours de chefs et questions fondamentales touchant la politique du personnel.

Il n'y a pas eu de mutations dans les organes dirigeants. Parmi les chefs de division de la Direction générale, M. Hans Dirlwanger, D^r ès sciences économiques et chef du service commercial des marchandises, a pris sa retraite à la fin de l'année pour avoir atteint la limite d'âge. M. Dirlwanger a déployé pendant 38 ans une féconde activité aux Chemins de fer fédéraux. Le Conseil d'administration a désigné son successeur en la personne de M. Franz Hegner, D^r ès sciences économiques, qui exerçait jusqu'à présent les fonctions d'adjoint. A la Direction du II^e arrondissement, à Lucerne, M. Hermann Egli, D^r en droit et chef de la division administrative, est arrivé à la limite d'âge et s'est démis de ses fonctions à fin 1961, après s'être dévoué



Lors de sa visite officielle en Suisse, le président de la République fédérale d'Allemagne, M. Lübke, a voyagé dans la voiture panoramique des CFF, en compagnie de M. Spühler, conseiller fédéral

pendant 37 ans au service des Chemins de fer fédéraux. La Direction générale l'a remplacé par M. Richard Felber, D^r en droit et avocat, qui assumait jusqu'ici le poste d'adjoint au chef de la division administrative de la Direction du III^e arrondissement à Zurich. Le Conseil d'administration et la Direction générale expriment leur gratitude aux chefs de division démissionnaires pour les précieux services qu'ils ont rendus pendant tant d'années aux Chemins de fer fédéraux.

II. Les Chemins de fer fédéraux et l'opinion publique

1. Contact avec le public et information

Une importante fraction de la population, constituée par les voyageurs, les expéditeurs et destinataires de marchandises, les fournisseurs et d'autres milieux encore, est fréquemment en contact avec les Chemins de fer fédéraux. C'est là, à n'en pas douter, l'une des raisons majeures pour lesquelles tout ce qui a trait à

cette entreprise suscite tant d'intérêt. Les Chemins de fer fédéraux, pour leur part, s'appliquent à satisfaire ce besoin d'information en tenant le public au courant de leurs problèmes et des innovations d'une certaine portée concernant l'horaire, les tarifs, les engins de manutention, le parc des véhicules ou encore les installations fixes. Une fois de plus, il y a lieu de se féliciter de la manière dont la presse, la radio et la télévision ont bien voulu jouer leur rôle d'intermédiaires. Des informations ont été en outre diffusées par le Bulletin du personnel des CFF et par les soins d'un service spécial de documentation, rattaché à la bibliothèque, et dont le champ d'activité s'élargira encore.

Le nouveau train Trans-Europ-Express électrique a beaucoup retenu l'attention. Tant par son aménagement confortable et d'un goût raffiné que par ses moteurs équipés pour quatre systèmes de courant, il marque un progrès notable dans la construction des véhicules (illustrations de la couverture du présent rapport). Il a été présenté aux journalistes au cours de voyages organisés à leur intention sur les lignes du Saint-Gothard et du Simplon. Une conférence de presse spéciale a permis aux représentants des principales rédactions et de la radio de voir fonctionner l'ensemble électronique de gestion (fig. p. 27) mis en service au début de l'année, comme aussi de se faire une idée des possibilités extraordinaires qu'il offre. D'autres conférences de presse ont été convoquées pour faire connaître le projet d'extension du triage de Bâle-Muttenz et l'état d'avancement des travaux de la gare de Berne.

Le documentaire «Court-circuit sur une grande ligne» et la bande «Minuten des Abschieds», tournée en collaboration avec les chemins de fer allemands, suédois et danois, ont pu être achevés et distribués aux cinémas, de même qu'aux groupements d'amateurs de films de format réduit. Un film intitulé «Gardien du tunnel du Saint-Gothard» et un documentaire sur les nouveaux trains Trans-Europ-Express, sont en préparation. La bande «Voulez-vous parier?» a remporté un grand succès. Rien qu'en Suisse, seize copies ont été projetées. A l'occasion du premier festival international du film ferroviaire, le public a pu voir à Zurich toute une série d'œuvres présentées par diverses administrations européennes.

2. Publicité

Les Chemins de fer fédéraux ont également fait une publicité très active. Par la voie d'affiches, le service spécialisé s'est employé à attirer l'attention du public sur les nouveaux trains Trans-Europ-Express électriques des lignes Zurich-Milan et Milan-Paris, de même que sur les avantages de l'abonnement pour demi-billets (voyages de vacances, voyages d'affaires) et des déplacements par chemin de fer en hiver. Pour l'étranger, des affiches ornées de photographies en couleurs représentant des paysages suisses ont été éditées avec le concours financier d'autres entreprises de transport. Un certain nombre de prospectus et plusieurs campagnes d'annonces ont porté pour l'essentiel sur les nouvelles relations Trans-Europ-Express, les abonnements de toutes sortes, les transports d'automobiles à travers les tunnels alpins, le train auto-couchettes de Zurich à Avignon et les nouvelles voitures-couchettes. Le Courrier du rail, destiné principalement aux clients du service des marchandises, est très prisé. Les nouveaux trains Trans-Europ-Express ont fait l'objet d'une campagne de propagande spéciale.

Les représentations de films publicitaires ont attiré quelque 70 000 personnes. Le service de décoration des vitrines a été entièrement réorganisé. Une rotation soigneusement étudiée a permis de faire passer des étalages consacrés aux transports de voyageurs ou de marchandises dans plus de mille devantures d'agences de voyages, de banques et de grands magasins.

Les Chemins de fer fédéraux ont également fait valoir la qualité de leurs services dans les foires et expositions nationales. A la Foire d'échantillons de Bâle, ils ont pris pour thème de leur stand la technique de la manutention et monté, avec la participation de l'industrie électrique, une exposition sur l'électricité au service du trafic. Au Comptoir suisse (Lausanne) et à l'OLMA (Saint-Gall), ils se sont attachés à montrer la grande utilité des embranchements particuliers. Le Salon international de l'automobile, à Genève, leur a en outre fourni l'occasion de faire voir les progrès réalisés dans la construction des passages inférieurs ou supérieurs et de rappeler, avec le concours des organisations routières, comment il convient de se comporter aux passages à niveau. A l'Hyspa, enfin, le service médical a exposé la voiture de consultation, dotée de tous les perfectionnements, dont il se sert pour le personnel.

III. Affaires internationales

L'intégration économique progressive de l'Europe, le développement du trafic et le désir des chemins de fer d'accroître leur productivité ont eu pour effet d'intensifier l'activité de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) au cours de ces dernières années. Il s'agit de tenir compte de la situation nouvelle et de préparer le rail aux tâches qui lui incomberont à l'avenir. Dans un rapport de juillet 1961, l'UIC a attiré l'attention des Gouvernements sur les problèmes économiques des chemins de fer des pays membres de la Conférence européenne des ministres des transports et sur l'urgence qu'il y a de soumettre les questions de transport à une étude approfondie. Dans le domaine technique, l'UIC s'est surtout attachée à tirer au clair les questions que soulève l'introduction de l'attelage automatique. Le «Forum» nouvellement créé s'est vu confier la tâche de procéder à des échanges de renseignements avec des pays d'outre-mer. A son assemblée générale du 29 novembre, l'UIC a désigné le président de la Direction générale des CFF en qualité de président de l'Union pour la période administrative de 1963/64. L'UIC compte actuellement 32 administrations de chemins de fer européennes et 18 réseaux africains et asiatiques, totalisant 637 000 km de voies ferrées.

Dans ses réunions de Vienne et Paris, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) s'est principalement occupée de la situation économique des chemins de fer, de la standardisation du matériel ferroviaire, de l'accroissement de la sécurité routière et de l'établissement de liaisons appropriées entre les transports de surface et les transports aériens. La Conférence a constaté que les problèmes économiques des chemins de fer ne peuvent pas être résolus isolément, mais qu'ils doivent toujours l'être sous l'angle des transports dans leur ensemble et de la coordination du trafic.

Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CTI/CEE) s'est occupé de la signalisation des passages à niveau, du transport de matières explosives, des agrès de chargement pour les transports combinés, ainsi que de statistiques et du transport de marchandises périssables.

La Commission des transports internes de l'Organisation internationale du travail a notamment discuté des conditions générales de travail des cheminots et des conséquences sociales de l'évolution des méthodes et des techniques dans les chemins de fer et les transports routiers. La Commission a proposé au Conseil d'administration du Bureau international du travail (BIT) d'édicter certaines directives de portée générale.

La 6^e Conférence diplomatique de révision des conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des marchandises (CIV/CIM) s'est tenue à Berne, du 20 au 25 février 1961. Elle a réuni, sous la présidence de M. le conseiller national Schaller, les représentants de tous les Etats contractants. La Conférence a pris notamment l'importante décision de tenir compte du désir des chemins de fer de concentrer le trafic sur les itinéraires les plus rationnels et d'atténuer quelque peu l'obligation qui leur est faite d'appliquer les tarifs et de transporter.

Le Comité international des transports par chemins de fer (CIT), dont les CFF assurent la gérance, a pour l'essentiel examiné quelles prescriptions doivent être adaptées à la suite de la révision de la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages (CIV) et de la convention internationale concernant le transport des marchandises (CIM). En outre, il a passé en revue les dérogations à la CIM découlant de prescriptions restrictives en matière de politique monétaire et en a réduit le nombre.

L'activité de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs (CEH) et de la Conférence européenne des horaires des trains de marchandises (LIM) est relatée au chapitre «Horaire et exploitation sur le plan international» (p. 12). Les problèmes tarifaires internationaux sont traités au chapitre «Tarifs» (p. 3 ss.).

La Délégation internationale du Simplon a examiné un certain nombre de questions d'horaire, de trafic et de tarifs. Elle s'est en outre occupée des décomptes de trafic concernant le tronçon Brigue-Iselle.

L'Union des services routiers des chemins de fer (URF) a admis les Chemins de fer de l'Etat hellénique en son sein, en tant que quinzième membre, et étendu par la suite le réseau Europabus à ce pays de tourisme. Tandis que le trafic touristique américain vers l'Europe marque un fléchissement, Europabus a pu augmenter dans une mesure réjouissante le nombre de ses passagers en provenance des Etats-Unis.

La Commission de la Communauté économique européenne (CEE) a publié le 10 avril 1961 son «Mémorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports». Selon ce document très détaillé et d'une importance capitale, il est indispensable qu'à tous les stades de réalisation du Marché commun, la Communauté puisse disposer d'un système de transports correspondant en quantité et en qualité à ses besoins. A l'élargissement des marchés doit en outre correspondre une diminution du coût des transports qui ne compromette cependant pas l'amélioration de leur qualité. Les transports doivent jouer le rôle d'un stimulant à l'accroissement des échanges. Il importe donc que, tout en sauvegardant l'autonomie des différents transporteurs, la future politique commune des transports s'ordonne dans la perspective de l'intérêt général et tienne compte à la fois des nécessités des autres branches économiques et des exigences spéciales des divers modes et entreprises de transport.

IV. Personnel

1. Effectif du personnel

a. Classement par activité	Propre personnel et ouvriers d'entrepreneur				
	Moyenne annuelle				Différence 1960/1961
	1960	%	1961	%	
Administration et direction: Personnel de la Direction générale et des Directions d'arrondissement	2 728	6,7	2 791	6,7	+ 63
Service des gares: Chefs de gare et de station, commis et ouvriers de gare, ouvriers aux manœuvres, etc.	19 211	46,9	19 815	47,5	+ 604
Service de la traction: Mécaniciens, aides-mécaniciens, ouvriers de dépôt, visiteurs, etc.	4 209	10,3	4 155	10,0	- 54
Service d'accompagnement des trains: Chefs de train, conducteurs, etc.	3 230	7,9	3 303	7,9	+ 73
Surveillance et dégagement de la voie: Personnel du service des barrières et des lignes	1 522	3,7	1 467	3,5	- 55
Entretien des installations et appareils: personnel des services des travaux, des ateliers principaux et des ateliers de dépôt, etc.	4 765	11,6	4 948	11,9	+ 183
Entretien du matériel roulant: Chefs ouvriers, monteurs et ouvriers des ateliers principaux et de dépôt	3 957	9,7	3 979	9,6	+ 22
Production et répartition du courant: Personnel des usines électriques et des sous-stations	225	0,6	221	0,5	- 4
Autres agents, y compris le personnel de la navigation sur le lac de Constance	1 087	2,6	1 020	2,4	- 67
b. Classement par conditions d'engagement					
Personnel permanent	37 240	91,0	37 340	89,5	+ 100
Personnel auxiliaire	1 738	4,2	2 180	5,2	+ 442
Apprentis	926	2,3	989	2,4	+ 63
Total du propre personnel	39 904	97,5	40 509	97,1	+ 605
Ouvriers d'entrepreneur	1 030	2,5	1 190	2,9	+ 160
Total du propre personnel et des ouvriers d'entrepreneur	40 934	100,0	41 699	100,0	+ 765

Par rapport à l'année précédente, l'effectif du personnel a augmenté de 765 unités. Etant donné l'accroissement considérable des prestations du trafic, la progression n'a rien d'excessif.

2. Problèmes généraux de personnel

Toutes les branches économiques de notre pays manquent d'employés et d'ouvriers, bien que le nombre des travailleurs étrangers dépasse le demi-million. Les Chemins de fer fédéraux ont, eux aussi, pâti de cette pénurie de main-d'œuvre. En tant qu'entreprise publique, ils sont tenus d'occuper autant que possible du personnel indigène, mais, contraints par les circonstances, ils ont dû recruter dans les grands centres de plus forts contingents d'ouvriers étrangers ; ceux-ci étaient au nombre d'environ 600 vers la fin de l'année.

D'une part, le personnel fait défaut à une époque où l'entreprise enregistre un volume de transports jamais atteint auparavant, et, d'autre part, la durée du travail hebdomadaire a été réduite de 48 à 46 heures le 1^{er} juin 1959, à la suite d'une décision prise par le Conseil fédéral ; ces deux facteurs nous ont obligés une fois de plus à différer ou même à suspendre l'octroi de jours de repos et de vacances, notamment pour les agents des gares et des trains. C'est ainsi qu'il nous a fallu, dans ce seul service, compenser en espèces quelque 9700 jours de vacances et de repos. De plus, nous avons dû payer 2,1 millions de francs au personnel de l'exploitation pour des heures supplémentaires.

Nous avons de nouveau voué toute notre attention au recrutement d'agents qualifiés. Indépendamment de l'aptitude professionnelle, nous devons exiger de nos agents un niveau intellectuel et des qualités de caractère adéquats. Aussi le service psychologique a-t-il essentiellement pour tâche de soumettre les intéressés à un examen psychotechnique propre à déterminer leurs capacités. Dans la seule année 1961, ce service a établi plus de 2300 procès-verbaux d'examen, c'est-à-dire 90 % de plus qu'en 1951. On voit par là à quel point les Chemins de fer fédéraux tiennent à prévenir à temps les difficultés inhérentes à l'homme. Plus la force humaine est mise à contribution, plus l'entreprise doit pouvoir compter sur des agents aptes à être affectés à de multiples emplois. De fait, ces agents sont rarement victimes d'accidents.

Pendant l'exercice, nous nous sommes entretenus avec les associations du personnel de nombreux problèmes concernant les rapports de service en général, la durée du travail et la rétribution des fonctions. Les commissions spéciales appelées à donner leur préavis sur d'importantes questions de principe ont déployé une fructueuse activité. Le personnel a de nouveau présenté un grand nombre de suggestions tendant à améliorer les méthodes et procédés de travail. Près de 40% d'entre elles se sont révélées utiles et ont valu une récompense à leurs auteurs.

Après que l'indemnité pour service de nuit eut été unifiée et relevée au 1^{er} janvier 1961, le Conseil fédéral a étendu dès le 1^{er} mars 1961 la durée du service de nuit fixée dans le statut des fonctionnaires (de 22 à 5 heures) au temps compris entre 21 et 6 heures.

Par suite de la modification de la loi fédérale sur le statut des fonctionnaires que les Chambres ont adoptée à l'unanimité en date du 29 septembre, les augmentations des rétributions ci-après sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1962 :

- augmentation réelle de 4 %, mais de 400 francs au minimum
- incorporation des allocations de renchérissement dans le traitement (5,5 % à fin 1961)
- réduction de dix à huit ans du temps nécessaire pour passer du minimum au maximum du traitement
- augmentation de l'allocation pour enfants de 376 à 400 et 450 francs
- introduction d'indemnités spéciales pour le service du dimanche et les services irréguliers.

Ces augmentations entraîneront un surcroît de charge de quelque 30 millions de francs par an.

Le Conseil d'administration a édicté le 1^{er} juin 1961 un nouveau règlement sur les allocations supplémentaires du personnel roulant. Ce règlement accorde aux agents intéressés des indemnités accrues pour des dépenses et prestations particulières. Les nouvelles indemnités entraînent une dépense supplémentaire d'environ 4 millions de francs par an.

Par arrêté du 8 décembre 1961, le Conseil fédéral a porté de 4,5 à 5,5 % les allocations de renchérissement versées sur les traitements et les allocations pour enfants en 1961. L'allocation de renchérissement payée sur les pensions et sur les prestations de l'assurance en cas d'accidents professionnels a également été relevée de 1%.

Le chapitre « Charges pour le personnel » (p. 52) contient des indications détaillées sur les charges financières concernant les agents en service actif et les pensionnaires.



3. Prévoyance sociale

a) Généralités

La division du personnel de la Direction générale et les sections du personnel des Directions d'arrondissement ont voué toute leur attention aux mesures de prévoyance en étroite collaboration avec les six assistantes sociales. Les divers organismes de secours — caisse de secours, fonds de prévoyance, institution de prêts — sont intervenus dans de nombreux cas pour aider des agents à surmonter leurs difficultés financières. De nouvelles prescriptions ont été édictées sur l'octroi, par l'administration, de prêts au personnel.

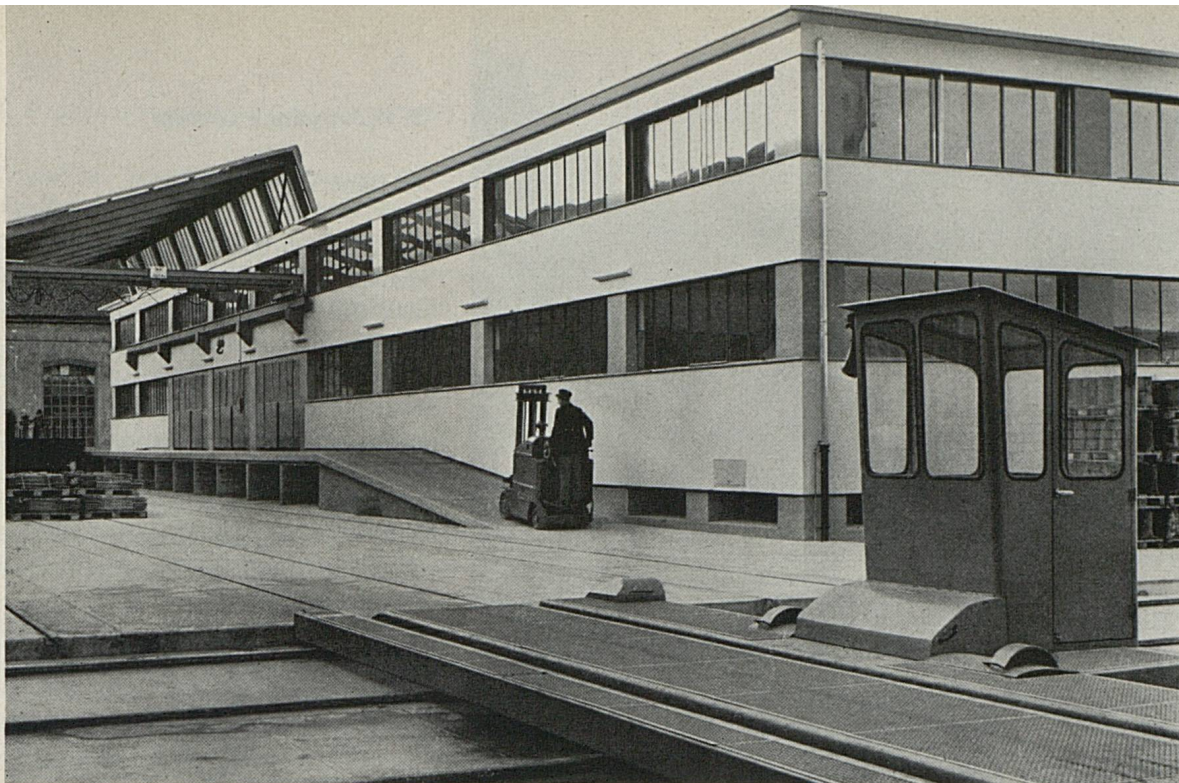
b) Caisse de pensions et de secours

La caisse de pensions et de secours des Chemins de fer fédéraux comptait à la fin de l'exercice 36 132 assurés (36 219 l'année précédente) et 1349 déposants (1284). La somme des gains assurés est passée à 347,2 millions de francs (344,8 millions). A la même époque, les pensionnaires (retraités pour raison d'âge, invalides, veuves et orphelins) étaient au nombre de 22 964, contre 22 902 en 1960. Les pensions versées pendant l'année se sont chiffrées par 95,5 millions de francs (96,8 millions l'année précédente).

Les bénéficiaires de rentes de la caisse de pensions et de secours ont de nouveau touché une allocation de renchérissement de 4½ %, payable mensuellement, sauf sur le supplément fixe. Une allocation de renchérissement supplémentaire de 1 % leur a en outre été accordée le 1^{er} décembre pour compenser le renchérissement survenu durant l'exercice.

Depuis 1959, les membres de la caisse de pensions et de secours et les Chemins de fer fédéraux versent des cotisations au fonds de stabilisation afin

Gare de Berne
Le nouveau bâtiment de service
au Bollwerk



Le nouveau magasin des ateliers principaux d'Yverdon

que l'intégration éventuelle d'allocations de renchérissement dans le gain assuré puisse être plus facilement financée. Compte tenu d'un montant total de 2,3 millions de francs alloué pendant l'exercice, l'avoir de ce fonds atteint maintenant 6 millions de francs. Cette somme servira à financer l'incorporation, au 1^{er} janvier 1962, de l'allocation de renchérissement (5½ % du traitement) dans le gain assuré. Le montant non couvert sera ajouté au déficit; il donnera lieu au paiement d'un intérêt par les Chemins de fer fédéraux et sera amorti au moyen des bénéfices techniques qui pourraient être réalisés. Le 1^{er} janvier 1962, l'augmentation des traitements de 4 % a entraîné une charge supplémentaire que les Chemins de fer fédéraux prennent à leur compte. Etant donné que l'exercice 1961 se solde favorablement, dix millions de francs ont été mis à sa charge. Le reste devra être amorti en 1962.

Comme pour le personnel en service actif, l'allocation de renchérissement versée aux bénéficiaires de rentes pendant l'année 1961 a été incorporée dès le 1^{er} janvier 1962 dans les prestations statutaires. Le surcroît de charge qui en résultera pour la réserve mathématique devra être remboursé par les Chemins de fer fédéraux par tranches annuelles correspondant à l'allocation de renchérissement payée en 1961.

c) Assurance-invalidité, vieillesse et survivants

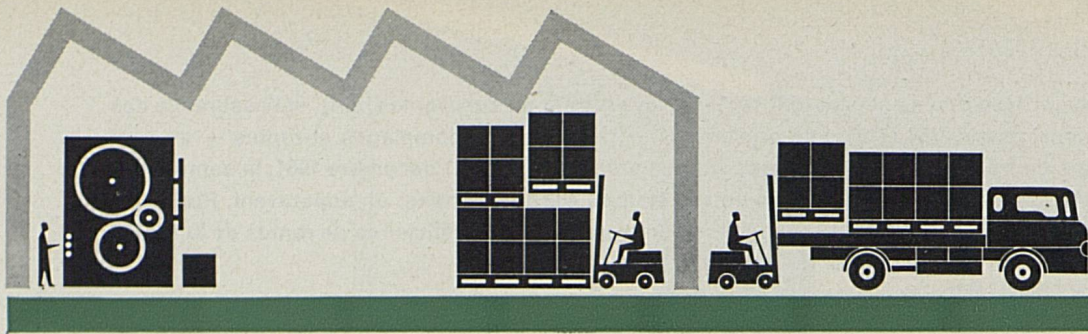
A fin 1961, notre succursale servait 1162 rentes d'invalidité simples (276 en 1960) — certaines avec des rentes complémentaires à des couples et à des enfants —, 844 rentes d'invalidité pour couples (172), 2733 rentes de vieillesse simples (2351), 3512 rentes de vieillesse pour couple (3071), 1152 rentes de veuve (1066), 814 rentes d'orphelin simple (750) et 20 rentes d'orphelin double (15). Elle a décaissé en tout 6,5 millions de francs (1,0 million) au titre de l'assurance-invalidité et 15,0 millions de francs (11,5 millions) pour l'assurance-vieillesse et survivants.

La 5^e révision de la loi AVS du 20 décembre 1946 est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1961. Elle s'est traduite par une augmentation moyenne de 28 % de toutes les rentes de l'assurance-vieillesse et survivants et de l'assurance-invalidité.

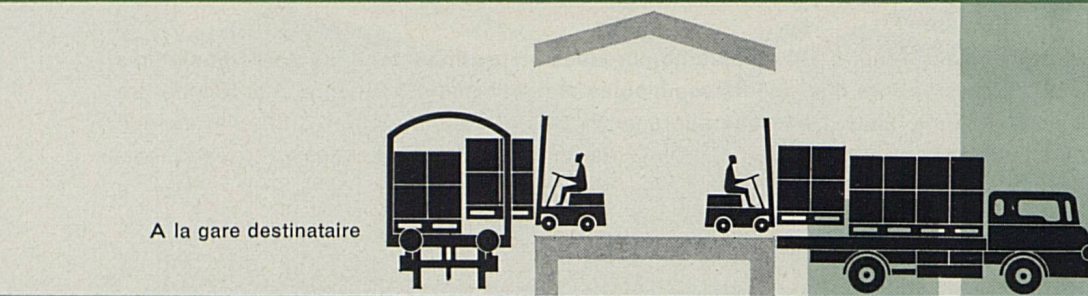
d) Assurance-accidents

Les agences CNAL des Chemins de fer fédéraux ont établi des décomptes pour pas moins de 10 110 accidents professionnels (9175 en 1960) et 4204 accidents non professionnels (3925). A la fin de l'exercice, l'assu-

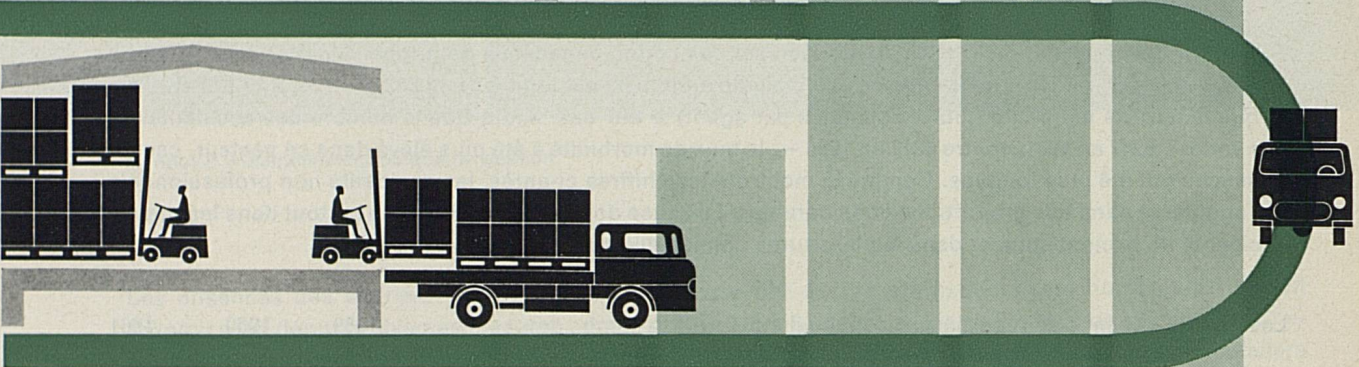
Chez l'expéditeur



A la gare expéditrice



A la gare destinataire



Chez le destinataire

La palette - Le moyen qui assure la meilleure chaîne de transport

La palette permet de coordonner les transports à l'intérieur d'une entreprise avec l'acheminement par chemin de fer. Les colis groupés sur la palette forment une unité de transport qui passe sans changement de l'expéditeur au destinataire. Toujours plus nombreuses sont les entreprises qui adhèrent au pool des palettes en concluant un accord avec le chemin de fer.

Nombre des accords conclus entre les entreprises et les chemins de fer

1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
33	193	574	774	1001	1296	1579	2123	2484

rance des accidents professionnels servait 1531 rentes d'invalides et de survivants (1524), et l'assurance des accidents non professionnels, 734 (715). Les prestations — règlement de dommages et rentes — se sont élevées à 8,2 millions de francs, contre 7,7 millions l'année précédente. Au 31 décembre 1961, la somme des salaires atteignait 412,8 millions de francs, alors qu'elle était de 403,9 millions un an auparavant. Par arrêté fédéral du 17 mars 1961, les allocations de renchérissement versées aux bénéficiaires de rentes de la CNAL ont été augmentées de 5 et 10 % à compter du 1^{er} janvier 1961.

e) Caisse-maladie

Bien que les frais médicaux et pharmaceutiques aient continué d'augmenter, l'assurance de ces frais enregistre, pour la première fois depuis 1958, un excédent de recettes. Ce résultat est dû à la révision des statuts de la caisse entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1961 et au fait que les cotisations mensuelles des membres ont été augmentées d'un franc à partir de la même date. La diminution des cas de maladie (9 % par rapport à l'année précédente) y est aussi pour quelque chose.

f) Prévention des accidents

Le service de prévention des accidents a fait de plus nombreuses inspections dans les gares et stations, afin de rechercher les diverses causes d'accidents semblables et relativement fréquents. Il a déjà pu tirer largement parti des constatations faites. Dans une quarantaine de cours d'instruction, différents dangers et causes d'accident ont été exposés aux agents et apprentis des services des gares et des travaux au moyen de projections lumineuses.

g) Service médical

Durant l'exercice, la Suisse n'a fort heureusement pas connu d'épidémie de grippe. C'est en grande partie pour cette raison que le nombre des cas de maladie annoncés est tombé de 18 362 en 1960, à 15 525 en 1961, et que le taux de morbidité (jours d'absence par agent) a été bas. Alors que le nombre des accidents n'a pas varié — 6247 en 1961, contre 6242 en 1960 —, le taux de morbidité a été plus élevé dans ce secteur, car les absences ont été plus longues. Comme le montrent les chiffres ci-après, les accidents non professionnels ont augmenté dans des proportions considérables. La cause doit en être recherchée surtout dans les graves accidents de la circulation et dans les blessures consécutives à la pratique des sports.

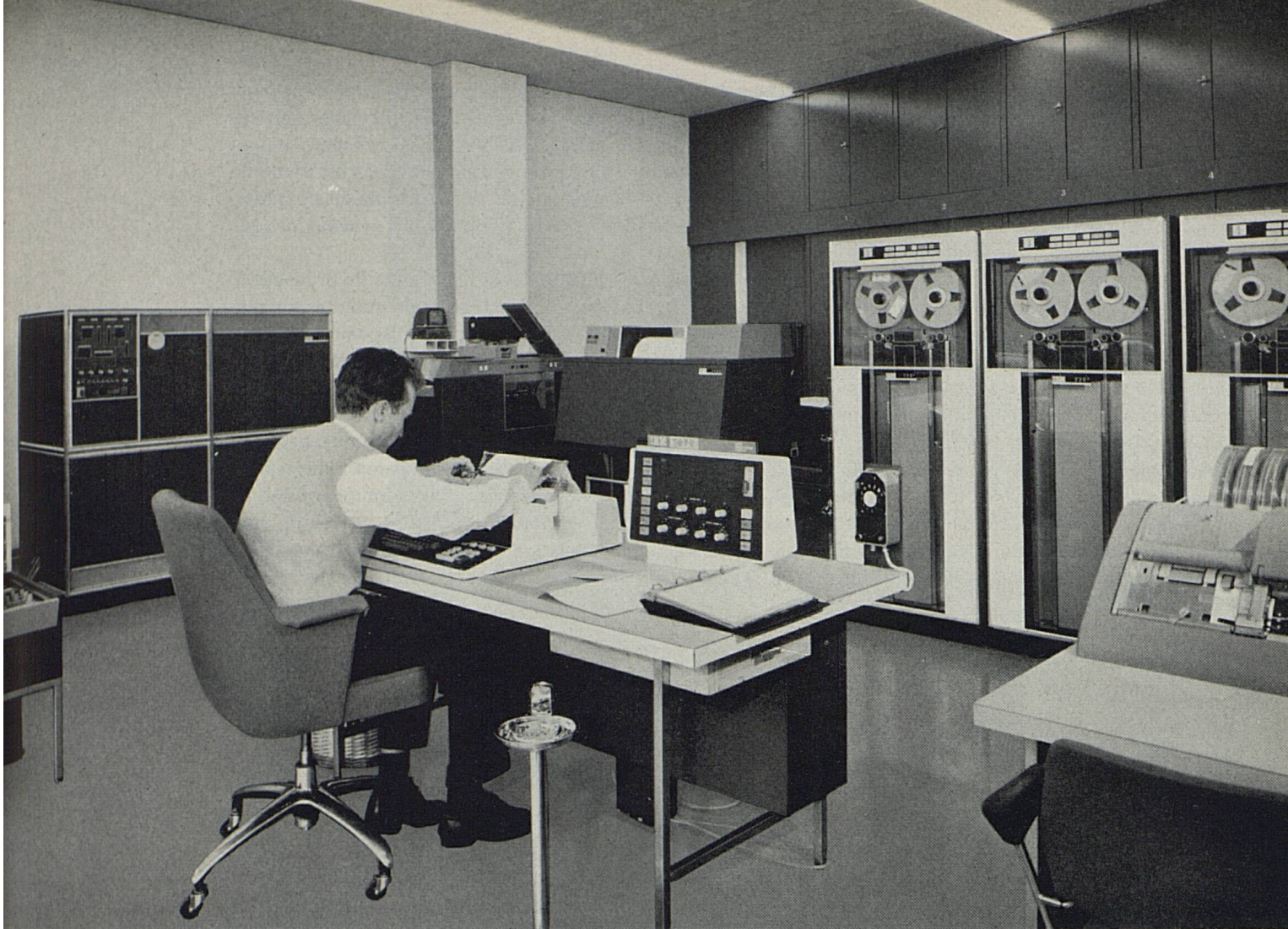
Les jours d'absence se répartissent comme il suit:	1959	1960	1961
		jours	
Maladies	11,37	10,86	10,28
Accidents professionnels	2,07	1,86	2,00
Accidents non professionnels	1,65	1,55	2,04
Absences de courte durée	0,92	0,97	0,89

Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante:

Service de bureau	8,42	8,39	8,28
Service en plein air	19,21	17,51	19,07
Service de bureau et en plein air	14,70	14,81	14,11
Service sur les locomotives	13,62	12,59	13,34
Service dans les trains	18,48	16,30	14,87
Service dans les ateliers principaux (sans le service de bureau)	19,06	17,56	17,90

En moyenne, la guérison a duré:

Dans les cas de maladie	23,55	22,58	25,39
Dans les cas d'accidents professionnels	21,52	19,59	22,04
Dans les cas d'accidents non professionnels	23,83	22,56	28,27
Dans les cas d'absence de courte durée	1,94	1,93	1,87



Le nouvel ensemble électronique de gestion

Les absences des ouvriers des ateliers de Bellinzone ont encore été extrêmement nombreuses durant l'exercice, en dépit de diverses mesures administratives et médicales. Alors que les autres ateliers des Chemins de fer fédéraux accusent un taux de morbidité moyen de 16,60, ce chiffre est de 23,32 pour les ateliers de Bellinzone. Une surveillance médicale encore plus rigoureuse s'impose donc. Un local de consultations spécial sera aménagé à cet effet.

Les mesures actives et passives de prophylaxie antituberculeuse, qui sont appliquées surtout sous forme d'examens systématiques de groupes, se sont heureusement révélées très efficaces. Les expériences faites montrent sans conteste que la tuberculose est en régression et que la durée de l'incapacité de travail d'agents présentant certaines formes de tuberculose ouverte a diminué grâce au dépistage plus précoce de la maladie.

V. Comptabilité

Dans une entreprise aussi vaste que les Chemins de fer fédéraux, la comptabilité joue un rôle important. Il y a lieu par exemple de comptabiliser, souvent de plusieurs manières, les recettes des services des voyageurs et des marchandises qui sont encaissées par plus de 800 gares et stations, les traitements et indemnités spéciales qui sont versés à plus de 40 000 fonctionnaires, employés et ouvriers, de même que les dépenses pour achats de toute nature, de la locomotive à la plus petite pièce de rechange. Aussi, depuis des années,

nous efforçons-nous d'améliorer la comptabilité tant des recettes (décompte du trafic) que des dépenses en faisant appel aux méthodes les plus récentes. En 1925 déjà, les Chemins de fer fédéraux ont mis en service des machines à cartes perforées, qui ont fait place depuis lors à des installations de type plus récent. Toutes les gares et stations ont été dotées de caisses enregistreuses, qui suppriment les fastidieuses inscriptions dans les livres et permettent d'accélérer l'expédition des marchandises. Il a été ainsi possible de simplifier et de mécaniser dans une large mesure la répartition des recettes et leur attribution aux réseaux privés.

Il ressort des enquêtes détaillées auxquelles nous nous sommes livrés qu'il est nécessaire de procéder à une nouvelle extension de la comptabilité mécanique. Nous avons aussi ressenti le besoin grandissant que les principaux chiffres relatifs à l'exploitation et au trafic soient plus rapidement à notre disposition que ce n'était le cas avec les méthodes traditionnelles. L'ensemble électronique de gestion (EEG) IBM 7070/1401 qui a été mis en service le 1^{er} juillet satisfait à toutes ces exigences; il constitue l'une des plus modernes installations à usage commercial. Sa première tâche a consisté à effectuer les décomptes du trafic suisse par wagons complets et des redevances de location dans le cadre de l'Union internationale des wagons. L'ensemble électronique a ensuite permis de calculer mécaniquement, pour toutes les gares suisses, les nouvelles distances et voies d'acheminement qui découlent du rapprochement des tarifs-marchandises. Il a ainsi été possible d'éviter de gros travaux manuels, qui auraient aussi incombé aux gares. En vue de préparer la mécanisation du décompte des traitements et salaires, l'installation calcule également, depuis le 1^{er} octobre, les allocations supplémentaires du personnel des locomotives. Elle servira successivement à d'autres tâches encore.



Même la pose des
branchements est
inséparable de
l'effort humain