

<b>Zeitschrift:</b>	Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
<b>Herausgeber:</b>	Union syndicale suisse
<b>Band:</b>	36 (1944)
<b>Heft:</b>	12
<b>Artikel:</b>	L'assainissement des Chemins de fer fédéraux : un second rachat des chemins de fer?
<b>Autor:</b>	Gawronsky, Vital
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-384415">https://doi.org/10.5169/seals-384415</a>

### 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:** 10.02.2026

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

Ce qui était juste et équitable pour les chemins de fer privés l'est aussi pour les Chemins de fer fédéraux. Les lignes principales ont été nationalisées pour échapper à la spéculation internationale et pour servir la vie économique du pays. Cette tâche a été remplie au delà des possibilités de rendement de l'entreprise. Plus encore, on a mis à la charge des C. F. F. des dépenses relevant de la défense nationale, de la lutte contre le chômage ou d'un fédéralisme jugé nécessaire (revendications ferroviaires de Genève et du Tessin). Il convient donc d'étendre au réseau national l'œuvre d'assainissement en voie d'achèvement dans les compagnies privées de chemins de fer et de navigation.

Ainsi notre pays aura triomphé de la plus grave et plus durable crise ferroviaire traversée depuis tantôt un siècle. Ainsi, son appareil des transports, bientôt harmonisé par une législation complémentaire instituant une saine collaboration entre le rail et la route, restera moderne, confortable et rentable, tout en servant les intérêts supérieurs de l'ensemble du peuple et non pas les priviléges d'une petite minorité.

---

## L'assainissement des Chemins de fer fédéraux — un second rachat des chemins de fer?

Par *Vital Gawronski*.

L'assainissement des Chemins de fer fédéraux est nécessaire depuis longtemps. S'il a été différé jusqu'à aujourd'hui, c'est avant tout pour des raisons politiques. Malheureusement, les expériences faites pendant la guerre en matière de transport n'ont rien appris aux milieux réactionnaires, dont l'hostilité à toute forme d'économie collective a entravé si longtemps les mesures propres à équilibrer le budget des C. F. F. Au lieu de reconnaître les avantages évidents qu'un réseau bien équipé offre en temps de guerre comme en temps de paix, ces gens, afin de dresser les citoyens contre une loi raisonnable, ont lancé un insidieux slogan: «second rachat des chemins de fer». Il va sans dire que si telle était la réalité, les électeurs auraient de bonnes raisons de se fâcher. C'est pourquoi on ne saurait assez démontrer l'inanité et le caractère mensonger de cette allégation.

Il y a généralement toujours une parcelle de vérité dans les slogans. Il n'y a pas de fumée sans feu, dit le proverbe. Mais, cette fois, l'apparence même de la vérité manque. Même si l'on voulait voir dans l'assainissement une opération similaire à un rachat (encore qu'aucune désignation ne soit plus impropre pour les mesures qui sont envisagées), il serait impossible de parler d'un *second rachat* pour la simple raison, si paradoxal que cela paraisse, qu'il

n'y a pas eu de premier rachat. Mais alors, comment se fait-il que les chemins de fer aient pu être nationalisés? Qu'ils soient aujourd'hui la propriété incontestée du peuple suisse? Il suffit de feuilleter nos annales ferroviaires pour avoir la clé de cet énigme. Certes, les principaux réseaux suisses ont été effectivement rachetés à leurs propriétaires privés au début du siècle. Mais les moyens nécessaires à cet effet ont été mis à disposition non pas par la Confédération, mais par les Chemins de fer fédéraux eux-mêmes!

C'est précisément dans cette transaction pour le moins extraordinaire que réside, comme nous allons le voir, la cause essentielle des difficultés financières que les Chemins de fer fédéraux ont eu à affronter plus tard. Avant de donner d'autres précisions, il convient de rappeler les circonstances particulières dans lesquelles s'opéra la nationalisation. Les chemins de fer privés s'étant révélés incapables d'assumer les tâches qui leur incombait, leur rachat par la Confédération était devenu progressivement une inéluctable nécessité économique et politique. Il va sans dire que les tenants d'un fédéralisme et d'un libéralisme outranciers s'opposaient violemment à une mesure qui devait nécessairement accroître l'influence et les attributions du pouvoir central. En face de cette opposition, on craignit, en accordant, dans les limites de la loi, un crédit à la Confédération pour lui permettre de procéder au rachat, que les adversaires de la nationalisation ne l'emportent en dénonçant l'augmentation des dépenses de l'Etat. On finit par s'arrêter à la solution suivante: les 391 millions de francs qui devaient être payés aux actionnaires des réseaux privés, y compris la dette obligataire de ces derniers, sont mis à la charge des Chemins de fer fédéraux, qui sont tenus d'amortir cette dette et d'assurer le service de l'intérêt. De cette manière, la Confédération a pu acquérir les cinq réseaux suisses principaux sans payer un centime.

A l'époque, cette solution semblait effectivement être la plus simple et la plus rationnelle. Si l'évolution économique avait continué de se poursuivre conformément à l'optimisme qui était de règle au début du siècle, ce mode de financement n'eût entraîné aucune répercussion fâcheuse. Personne ne prévoyait alors que quinze ans plus tard une guerre mondiale ébranlerait jusque dans ses fondements la situation financière de la Confédération. On n'imaginait pas que l'automobile, qui était alors plus une curiosité qu'un moyen de transport, briserait un jour le monopole des transports terrestres dont les chemins de fer jouissaient sans conteste. Tant que les circonstances restèrent normales et le trafic ferroviaire satisfaisant, les Chemins de fer fédéraux n'eurent pas de peine à assurer le service de l'intérêt de la dette supplémentaire de 391 millions de francs qui leur avait été imposée lors du rachat. Mais, par la suite, la diminution des recettes fit apparaître nettement les désavantages de cette structure financière. Tandis que presque toutes les entreprises publiques de transport possèdent —

parallèlement à leur dette obligataire dont l'intérêt est fixe — un capital de dotation ou capital en propre dont le service de l'intérêt n'est assuré (comme pour les actions des entreprises privées) que dans la mesure où les résultats d'exploitation le permettent, les Chemins de fer fédéraux, sans capital de dotation, obligés de verser des intérêts fixes sur un capital étranger, étaient dans l'impossibilité, dans les mauvaises années, de réduire les dépenses exigées par le loyer de l'argent.

Les charges que cette situation a accumulées au cours de quarante ans d'exploitation appelleraient de nombreux commentaires. Nous nous contenterons de relever que si les Chemins de fer fédéraux avaient disposé dès le début du capital de dotation de 400 millions de francs que la nouvelle loi leur accorde enfin, le nombre des années déficitaires — de vingt-deux — eût pu être diminué de sept; de plus, pendant trois années, les C. F. F. n'eussent fait que de très légers déficits. Certes, pour accorder ce capital de dotation aux C. F. F., la Confédération eût été obligée de faire un gros sacrifice financier. C'est précisément ce que l'on a voulu éviter. La crainte qu'inspiraient les adversaires de l'entreprise d'Etat empêcha une solution raisonnable du problème financier; elle retint, plus tard, la Confédération de libérer à temps les Chemins de fer fédéraux des charges extraordinaires que la première guerre mondiale et la crise qui suivit leur imposèrent. En octroyant à notre réseau national un capital de dotation et en le libérant de son surendettement, le législateur ne fait que réparer les erreurs du passé. Il ne saurait donc être question d'un second rachat. Les services que les Chemins de fer fédéraux ont rendus au peuple et à l'économie nationale au cours des quarante années de leur existence n'ont pour ainsi dire pas coûté un centime à la Confédération (exception faite du remboursement, en 1929, d'une infime partie des dépenses extraordinaires imposées aux C. F. F.). Lors de la nationalisation, la seule obligation que la Confédération ait dû endosser a été de garantir tous les emprunts contractés par les Chemins de fer fédéraux, tant lors du rachat qu'ultérieurement. L'entreprise ayant toujours rempli scrupuleusement ses engagements, malgré de longues périodes de déficit, cette garantie n'a entraîné aucune conséquence financière pour la Confédération.

L'assainissement doit être considéré comme l'exécution de la promesse faite par la Confédération d'assurer aux Chemins de fer fédéraux les bases financières nécessaires. Quoi qu'il en soit, cette opération exige aujourd'hui un lourd sacrifice de la Confédération. Mais les moyens financiers que la reprise d'une partie de l'endettement des C. F. F. et la création d'un capital de dotation exigent aujourd'hui, la Confédération aurait dû les mettre à disposition depuis longtemps. Si elle l'avait fait, un assainissement ne serait pas nécessaire, parce qu'elle aurait payé le rachat et remboursé les dépenses extraordinaires que la première guerre mondiale et la crise qui a suivi imposèrent aux Chemins de fer fédéraux. Dans

ces conditions, il est donc parfaitement inadmissible de parler d'un « second rachat ». En procédant à l'assainissement de nos chemins de fer, la Confédération ne fait que remplir une obligation qui lui incombe depuis longtemps. De plus, cette opération est la meilleure garantie d'un développement technique et financier normal de notre réseau national après la guerre.

---

## Les charges étrangères aux chemins de fer.

Par *Hans Düby*.

Au cours de la première guerre mondiale, les chemins de fer de tous les pays ont eu à faire face à de lourdes charges. Bien que la Suisse eût été épargnée par le conflit, les Chemins de fer fédéraux, encore qu'indirectement, se ressentirent presque aussi fortement de la guerre que les réseaux des Etats belligérants. Dès le début de la mobilisation générale, nos chemins de fer furent mis au service de la défense nationale, tant militaire qu'économique. S'il est naturel que la Confédération, lorsque la patrie est en danger, recoure sans réserve aux chemins de fer, il semble non moins naturel qu'elle prenne à sa charge les dépenses extraordinaires qui en découlent pour le réseau. D'ailleurs, les Chemins de fer fédéraux eurent à supporter dès le début des charges étrangères. Pendant et après la première guerre mondiale, la Confédération leur imposa des obligations sans rapport avec leur exploitation et contraires à la loi sur le rachat de 1897, dont le premier alinéa de l'article 8 a la teneur suivante: « La comptabilité des Chemins de fer fédéraux sera séparée de celle des autres branches de l'administration fédérale et tenue de manière que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie. »

Le législateur, en faisant une distinction nette entre les finances des Chemins de fer fédéraux et celles de la Confédération visait avant tout à empêcher que cette dernière n'imposât au réseau des charges étrangères à son exploitation. Bien que les chemins de fer se ressentissent déjà fortement du recul du trafic et de l'augmentation des frais généraux résultant du renchérissement du matériel, d'une part, et de l'adaptation partielle et hésitante des salaires à la hausse du coût de la vie, d'autre part, la Confédération leur imposa de surcroît, dans l'intérêt de la défense nationale, des charges nouvelles qui atteignirent des centaines de millions de francs.

Aux termes de l'article 25 de la loi sur les chemins de fer, les transports militaires — en temps de paix comme en temps de guerre — sont effectués à la moitié de la taxe normale. En revanche, l'article 104 du règlement pour les transports militaires, du 1<sup>er</sup> juillet 1907, arrête que, pendant l'exploitation en temps de