

**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse  
**Herausgeber:** Union syndicale suisse  
**Band:** 36 (1944)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Documentation : loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux  
**Autor:** Gysler, P. / Leimgruber / Suter, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-384418>

### **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>**

travailleurs; l'envie ne peut que les miner. D'ailleurs, ce ne seront pas les salaires des cheminots qui seront en cause le 21 janvier prochain, mais une question purement technique: la réduction des charges écrasantes qui pèsent sur les Chemins de fer fédéraux. Cette opération a pour objet de leur permettre de mieux remplir encore des fonctions sociales dont les travailleurs sont les premiers bénéficiaires.

Il s'agit, le 21 janvier, de mettre nos chemins de fer à même de contribuer plus efficacement encore, dans le domaine qui leur incombe, à l'avènement d'une Suisse sociale.

---

## Documentation:

### Loi fédérale

sur

### les Chemins de fer fédéraux

(Du 23 juin 1944.)

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 26 et 85, chiffres 1 et 3 de la Constitution; vu les messages du Conseil fédéral des 24 novembre 1936 et 17 septembre 1943, arrête:*

#### PREMIÈRE PARTIE.

#### Gestion et exploitation.

##### *I. Dispositions générales.*

##### Article premier.

La gestion et l'exploitation des chemins de fer appartenant à la Confédération ou pris par elle à bail sont confiés à une administration fédérale, autonome dans les limites fixées par la législation fédérale. Cette administration porte le nom de « Chemins de fer fédéraux ».

##### Art. 2.

La Confédération ne peut acquérir de nouveaux chemins de fer, ou construire de nouvelles lignes, qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au referendum.

##### Art. 3.

<sup>1</sup> Les Chemins de fer fédéraux serviront les intérêts de l'économie et de la défense nationales. Ils tiendront compte des besoins de l'économie nationale dans leurs tarifs et par leurs horaires, autant que leurs ressources financières le permettront.

<sup>2</sup> Les Chemins de fer fédéraux seront administrés et exploités selon les principes d'une saine économie. Ils doivent être constamment maintenus en bon état d'entretien et s'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique.

#### Art. 4.

<sup>1</sup> La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux Chemins de fer fédéraux. Le Conseil fédéral peut toutefois autoriser des exceptions, en tant qu'elles portent uniquement sur les rapports internes entre la Confédération et les Chemins de fer fédéraux.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut en outre autoriser les Chemins de fer fédéraux à modifier leur genre d'exploitation pour l'adapter aux besoins du trafic et aux exigences de l'économie nationale.

<sup>3</sup> L'exploitation de lignes de chemin de fer ne peut être supprimée définitivement qu'avec l'assentiment de l'Assemblée fédérale.

#### Art. 5.

<sup>1</sup> Les Chemins de fer fédéraux ont leur siège à Berne.

<sup>2</sup> Ils peuvent être actionnés hors de leur siège au chef-lieu de chaque canton par les habitants du canton.

<sup>3</sup> Les actions réelles sont intentées au for de la situation de l'objet litigieux.

#### Art. 6.

<sup>1</sup> Les Chemins de fer fédéraux, y compris leurs services accessoires et leurs services auxiliaires rentrant dans le champ d'activité d'une entreprise de transport, tels que usines électriques, ateliers, entrepôts, etc., sont exempts de tout impôt cantonal ou communal. Cette exemption ne s'étend pas aux immeubles qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation.

<sup>2</sup> La présente loi ne modifie en rien l'indemnité à verser aux cantons par la Confédération en vertu de la loi du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques.

<sup>3</sup> Les prescriptions cantonales sur l'assurance-incendie ne sont pas applicables aux Chemins de fer fédéraux en ce qui concerne le matériel roulant, le mobilier et les marchandises transportées.

### *II. Attributions de l'Assemblée fédérale et du Conseil fédéral.*

#### Art. 7.

Il appartient à l'Assemblée fédérale:

- a) d'approuver les principes généraux arrêtés par le Conseil fédéral pour l'établissement des tarifs;
- b) de légiférer sur les rapports de service du personnel;
- c) d'approuver les budgets, les comptes annuels et le rapport de gestion;
- d) de statuer sur toute augmentation des dépenses à affecter aux acquisitions et aux constructions (art. 18, 3<sup>e</sup> al.);
- e) de décider les mesures à prendre pour la couverture de déficits (art. 16, 2<sup>e</sup> al.);
- f) de statuer sur l'acquisition de nouveaux chemins de fer et la construction de nouvelles lignes par la Confédération (art. 2);
- g) d'autoriser la suppression définitive de l'exploitation de lignes de chemins de fer (art. 4, 3<sup>e</sup> al.).

#### Art. 8.

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral exerce la haute surveillance sur la gestion et les finances des Chemins de fer fédéraux. Il peut donner à ceux-ci les instructions qu'il juge utiles pour sauvegarder des intérêts importants du pays. Il lui appartient notamment:

- a) de représenter les Chemins de fer fédéraux à l'Assemblée fédérale;
- b) de nommer le conseil d'administration et la direction;
- c) d'examiner les budgets et les comptes annuels et de les présenter à l'Assemblée fédérale pour approbation;
- d) d'émettre les emprunts.

<sup>2</sup> Sous réserve de l'article 10, il fixe ses autres attributions, les droits de surveillance du Département des postes et des chemins de fer et la compétence des organes dirigeants des Chemins de fer fédéraux, en ayant soin d'assurer, par une large délégation de pouvoirs à ces organes, une expédition des affaires simple, rapide et indépendante.

### *III. Organes des Chemins de fer fédéraux.*

#### Art. 9.

<sup>1</sup> Les organes dirigeants des Chemins de fer fédéraux sont:

- a) le conseil d'administration;
- b) la direction.

<sup>2</sup> Ils sont responsables de leur gestion envers le Conseil fédéral.

#### Art. 10.

<sup>1</sup> Le conseil d'administration se compose d'un président, d'un vice-président et de treize membres, qui sont nommés par le Conseil fédéral, pour une durée de trois ans.

<sup>2</sup> Il lui appartient:

- a) de surveiller l'administration;
- b) d'arrêter les principes que doit observer la direction, à moins qu'ils ne soient fixés par la loi ou par des dispositions émanant du Conseil fédéral;
- c) de donner son avis sur toutes les affaires importantes qui concernent les Chemins de fer fédéraux et doivent être traités par l'Assemblée fédérale, par le Conseil fédéral ou qui lui sont soumises par celui-ci;
- d) d'établir les budgets à soumettre au Conseil fédéral;
- e) d'examiner les comptes annuels et le rapport de gestion et de les soumettre au Conseil fédéral;
- f) de faire au Conseil fédéral les propositions pour la nomination des membres de la direction;
- g) de nommer les chefs de division de la direction générale;
- h) d'arrêter l'organisation générale de l'administration et de fixer les attributions des divers services;
- i) de statuer sur les projets généraux de travaux d'une certaine importance;
- k) de ratifier les contrats importants;
- l) d'établir les règlements généraux des Chemins de fer fédéraux concernant la législation et les ordonnances du Conseil fédéral sur les rapports de service du personnel;



m) d'établir les statuts de la caisse de pensions et de secours du personnel des Chemins de fer fédéraux, sous réserve de ratification par le Conseil fédéral.

<sup>3</sup> Le règlement d'exécution précisera les attributions du conseil d'administration.

#### Art. 11.

La direction comprend la direction générale et les directeurs d'arrondissement. Le Conseil fédéral la nomme sur la proposition du conseil d'administration, mais sans être lié par cette proposition.

#### Art. 12.

La direction générale a son siège à Berne. Le Conseil fédéral fixe sa composition sur la proposition du conseil d'administration, mais sans être lié par cette proposition. La direction générale exerce la haute direction et la gestion, conformément au règlement établi par le conseil d'administration.

#### Art. 13.

Le réseau des Chemins de fer fédéraux est divisé, pour la gestion et l'exploitation, en trois arrondissements. Un directeur d'arrondissement est à la tête de chacun d'eux. Les directions d'arrondissement ont leur siège à Lausanne, à Lucerne et à Zurich.

### *IV. Rapports de service du personnel.*

#### Art. 14.

Les rapports de service des fonctionnaires des Chemins de fer fédéraux sont régis par les dispositions sur le statut des fonctionnaires fédéraux.

## DEUXIÈME PARTIE.

### *Régime financier et dégrèvement.*

#### *I. Régime financier.*

#### Art. 15.

<sup>1</sup> La gestion financière des Chemins de fer fédéraux fait l'objet d'une comptabilité à part, distincte de celle de l'administration fédérale.

<sup>2</sup> Les comptes sont tenus de telle façon que l'état de fortune, les dettes, les créances, les dépenses de construction et les résultats d'exploitation soient établis exactement et complètement.

#### Art. 16.

<sup>1</sup> Le bénéfice net des Chemins de fer fédéraux restant après la couverture de tous les engagements, y compris les amortissements, doit être employé de la façon suivante:

- a) en premier lieu, versement de 8 millions de francs au plus par an à une réserve destinée à couvrir les déficits à venir, jusqu'à ce qu'elle ait atteint 20 pour cent du capital de dotation;
- b) ensuite, paiement d'un intérêt au capital de dotation, à un taux de 4 pour cent au plus.

L'Assemblée fédérale statue sur l'emploi d'un solde lors de l'approbation des comptes annuels.

<sup>2</sup> Les déficits seront couverts au moyen de la réserve. Si celle-ci est épuisée, l'Assemblée fédérale statue, lors de l'approbation des comptes annuels, sur la façon de les combler. Les déficits ne pourront être reportés à compte nouveau.

#### Art. 17.

Les Chemins de fer fédéraux opèrent sur leurs immobilisations et leurs disponibilités les amortissements industriels qui sont nécessaires ou adaptés aux circonstances, conformément à un règlement approuvé par le Conseil fédéral.

#### Art. 18.

<sup>1</sup> Pour les acquisitions et les constructions auxquelles ils procèdent en vertu de l'article 3, les Chemins de fer fédéraux peuvent disposer au plus des ressources provenant des amortissements industriels.

<sup>2</sup> Les ressources non affectées à de nouvelles immobilisations serviront à rembourser les emprunts des Chemins de fer fédéraux.

<sup>3</sup> Si les ressources provenant des amortissements industriels ne permettent d'atteindre les buts définis au premier alinéa et qu'il faille les compléter en accroissant les dettes à intérêt fixe des Chemins de fer fédéraux, le volume de ces dettes ne pourra être augmenté qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au referendum.

#### Art. 19.

L'arrêté fédéral ouvrant un crédit pour l'acquisition de nouveaux chemins de fer ou la construction de nouvelles lignes par la Confédération (art. 2) déterminera le montant dont sera grevé le compte de construction des Chemins de fer fédéraux. Ce montant ne devra pas dépasser la valeur commerciale que la ligne à acquérir ou à construire représentera pour les Chemins de fer fédéraux.

#### Art. 20.

Le Conseil fédéral arrête les prescriptions d'exécution pour le régime financier et la comptabilité, ainsi que pour la présentation des budgets et des comptes annuels.

### *II. Dégrevement.*

#### Art. 21.

<sup>1</sup> A la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, la Confédération dégrèvera les Chemins de fer fédéraux en prenant à sa charge des dettes consolidées pour un montant qui permette aux Chemins de fer fédéraux d'apurer le bilan comme il suit:

a) l'actif sera diminué:

- 1<sup>o</sup> de l'excédent du prix de rachat sur les frais d'établissement;
- 2<sup>o</sup> du fonds des chemins de fer figurant dans les frais d'émission et de conversion des emprunts;
- 3<sup>o</sup> du déficit de guerre des exercices de 1914 à 1922;
- 4<sup>o</sup> d'un montant de 45,6 millions de francs sur le compte de construction;
- 5<sup>o</sup> du solde passif du compte de profits et pertes.

b) le passif sera augmenté du déficit du fonds de renouvellement et diminué du montant du capital amorti et des réserves pour amortissements constitués depuis 1940.

<sup>2</sup> La Confédération fournira un capital de dotation de quatre cents millions de francs aux Chemins de fer fédéraux.

<sup>3</sup> La nouvelle réglementation de la caisse de pensions et de secours des Chemins de fer fédéraux sera l'objet de mesures spéciales à prendre par la Confédération en même temps que sera établie la nouvelle réglementation de la caisse fédérale d'assurance.

## TROISIÈME PARTIE.

### Dispositions finales.

#### Art. 22.

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup> A cette date seront rapportées:

- a) toutes les dispositions qui n'ont pas été précédemment abrogées de la loi du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des Chemins de fer fédéraux;
- b) la loi du 16 décembre 1920 modifiant et complétant l'article 7 de la loi susmentionnée;
- c) la loi du 1<sup>er</sup> février 1923 concernant l'organisation et l'administration des Chemins de fer fédéraux, ainsi que l'ordonnance d'exécution de cette loi, du 9 octobre 1923;
- d) toutes les autres dispositions de lois, arrêtés fédéraux et ordonnances contraires à la présente loi.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral arrête les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Ainsi arrêté par le Conseil national.

Berne, le 23 juin 1944.

Le président: *Dr P. Gysler.*

Le secrétaire: *Leimgruber.*

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats.

Berne, le 23 juin 1944.

Le président: *Dr A. Suter.*

Le secrétaire: *Ch. Oser.*

Celui qui accepte cette loi doit voter « oui », celui qui la rejette doit voter « non ».

Berne, le 31 octobre 1944.

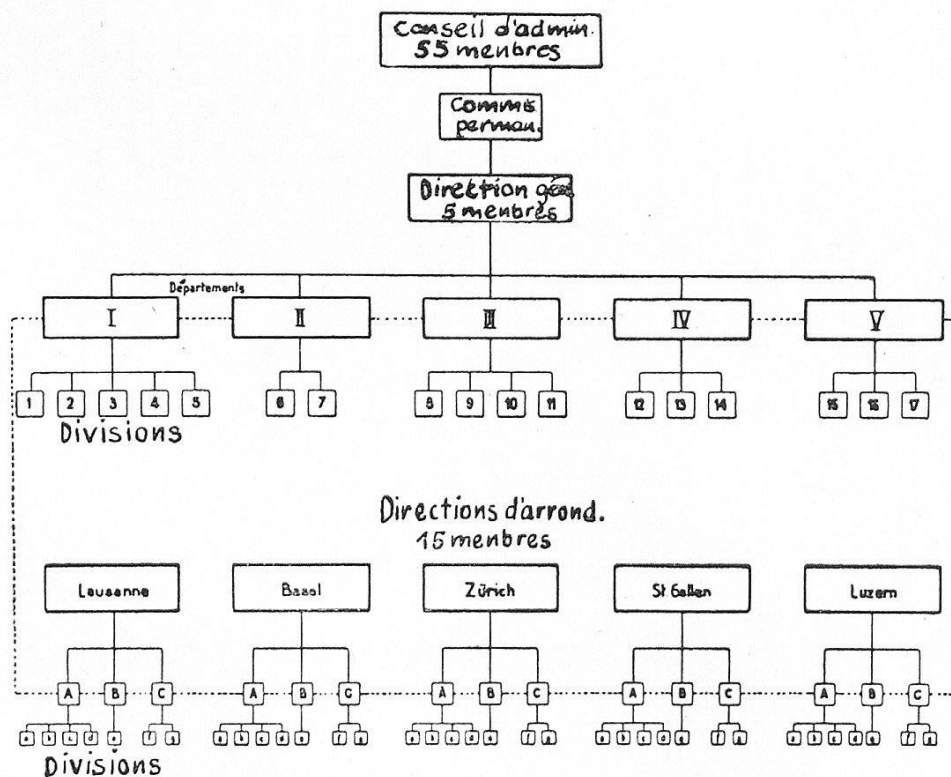
Par ordre du Conseil fédéral suisse:

Le chancelier de la Confédération:

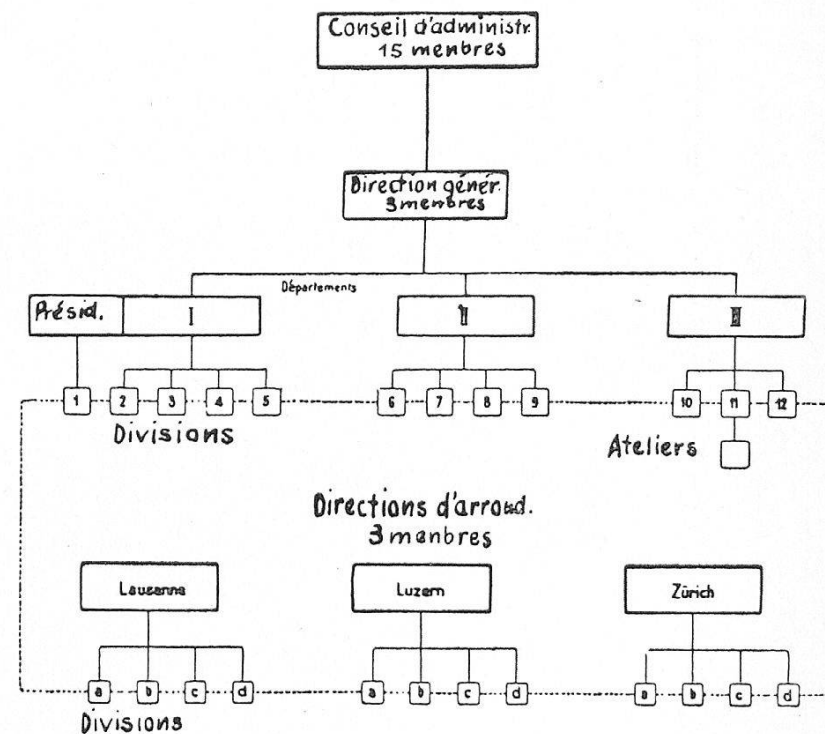
*Leimgruber.*

# Organisation des Chemins de fer fédéraux

1903-1923



1923-1945





## Chiffres éloquents concernant la votation du 21 janvier 1945.

*Effectif du personnel C. F. F. en moyenne annuelle.*

(Personnel de l'exploitation.)

1920	39 410	1933	31 741
1921	38 426	1934	30 861
1922	36 873	1935	29 834
1923	35 308	1936	28 642
1924	35 170	1937	28 030
1925	35 457	1938	27 631
1926	35 171	1939	27 328
1927	34 383	1940	27 488
1928	33 457	1941	27 950
1929	33 532	1942	28 951
1930	34 305	1943	29 503
1931	34 006	1944	30 017*
1932	33 185		

\* Approximatif.

### *Exploitation des C. F. F.*

	Kilomètres- trains	Kilomètres- essieux
1920	23 083 816	785 592 270
1921	24 513 534	723 671 320
1922	26 640 572	800 504 933
1923	28 612 493	934 839 664
1924	31 848 948	1 076 294 234
1925	32 948 669	1 104 587 936
1926	34 423 013	1 178 505 717
1927	35 690 348	1 265 841 711
1928	37 602 110	1 358 412 447
1929	39 767 283	1 452 084 520
1930	41 004 328	1 474 767 985
1931	40 989 196	1 431 664 896
1932	40 382 251	1 330 540 020
1933	40 315 975	1 311 259 073
1934	40 773 354	1 348 708 256
1935	41 520 783	1 338 937 101
1936	43 461 537	1 277 189 099
1937	45 490 784	1 483 086 968
1938	46 687 726	1 386 301 171

	Kilomètres- trains	Kilomètres- essieux
1939	46 154 523	1 478 361 503
1940	47 912 728	1 610 201 465
1941	50 002 900	1 748 204 403
1942	46 023 978	1 658 006 421
1943	45 068 457	1 600 700 505
1944*	45 120 000	1 541 400 000

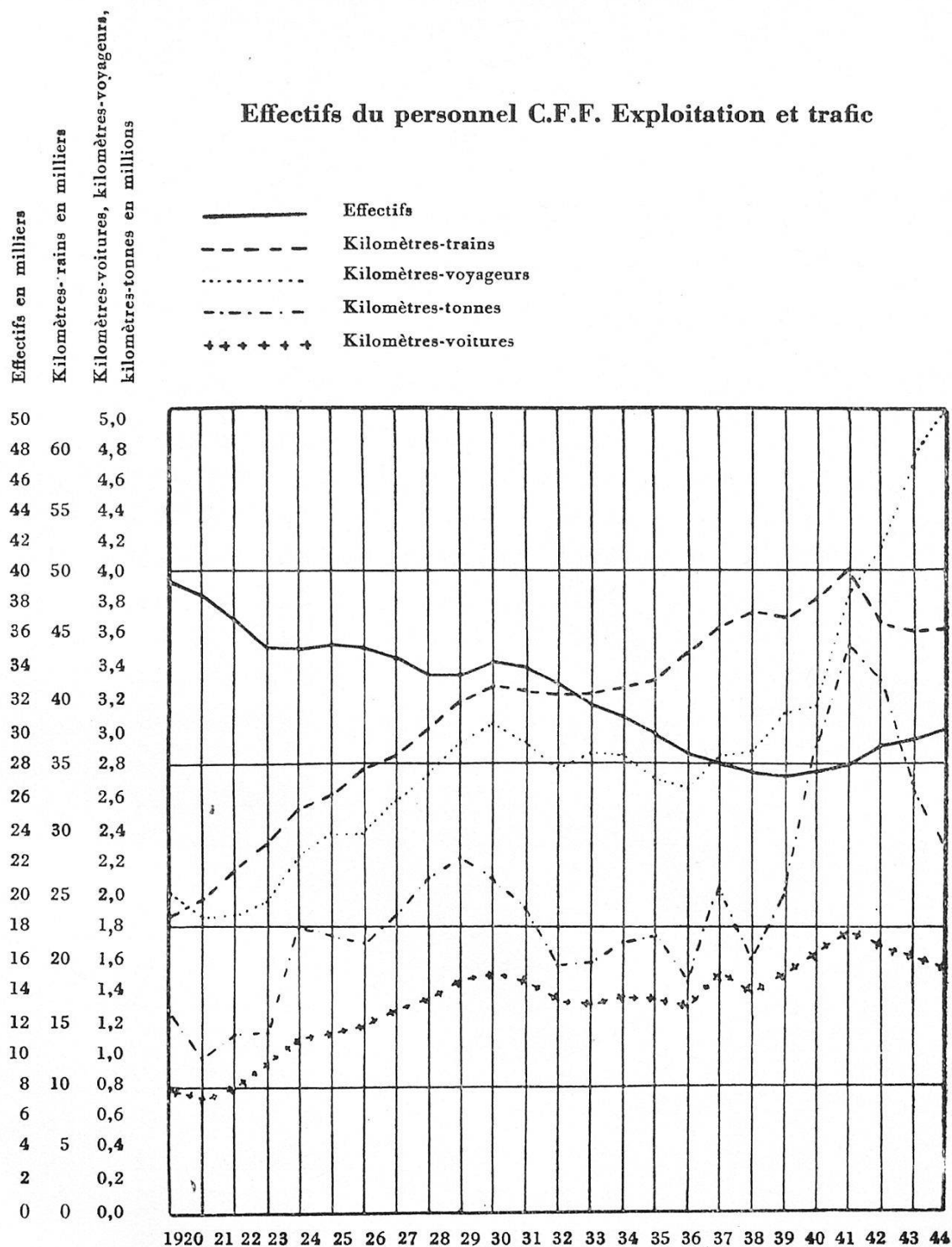
\* Approximatif.

### *Evolution du trafic C. F. F.*

	Personnes transportées	Kilomètres- tonnes
1920	2 002 019 597	1 265 049 157
1921	1 843 722 189	949 477 425
1922	1 858 196 520	1 111 641 201
1923	1 964 472 220	1 171 204 220
1924	2 218 984 096	1 790 165 451
1925	2 380 711 303	1 760 686 378
1926	2 376 788 793	1 668 694 345
1927	2 569 964 282	1 854 888 831
1928	2 750 545 880	2 075 510 928
1929	2 937 265 127	2 208 587 658
1930	3 029 353 610	2 066 439 644
1931	2 938 314 461	1 904 519 072
1932	2 776 365 807	1 562 687 456
1933	2 860 355 302	1 568 419 842
1934	2 840 386 619	1 678 632 862
1935	2 707 076 984	1 706 988 647
1936	2 641 977 450	1 435 297 231
1937	2 859 202 829	2 003 354 177
1938	2 866 717 011	1 585 176 949
1939	3 119 083 772	1 978 478 938
1940	3 158 971 243	2 903 385 004
1941	3 816 046 487	3 520 245 026
1942	4 125 384 900	3 307 735 484
1943	4 718 024 537	2 674 958 901
1944*	4 996 000 000	2 244 100 000

\* Approximatif.

# Effectifs du personnel C.F.F. Exploitation et trafic



*Exploitation et trafic par agent.*

	Kilomètres- trains	Kilomètres- voitures	Kilomètres- voyageurs	Kilomètres- tonnes
1920	586	19 934	50 800	32 100
1921	638	18 833	47 981	24 709
1922	722	21 710	50 394	30 148
1923	810	26 477	55 638	33 171
1924	906	30 603	63 093	50 900
1925	929	31 153	67 144	49 657
1926	979	33 508	67 578	47 445
1927	1038	36 816	74 745	53 948
1928	1124	40 602	82 211	62 035
1929	1186	43 304	87 596	65 865
1930	1195	42 990	88 306	60 237
1931	1205	42 100	86 406	56 005
1932	1217	40 095	83 663	47 090
1933	1270	41 311	90 115	49 413
1934	1321	43 703	92 038	54 393
1935	1392	44 880	90 738	57 216
1936	1517	44 591	92 241	50 112
1937	1623	52 911	102 005	71 472
1938	1690	50 172	103 750	57 370
1939	1689	54 097	114 135	72 397
1940	1743	58 578	114 922	105 624
1941	1789	62 548	136 531	125 948
1942	1590	57 269	142 495	114 253
1943	1528	54 256	159 917	90 667
1944*	1503	51 351	166 439	74 761

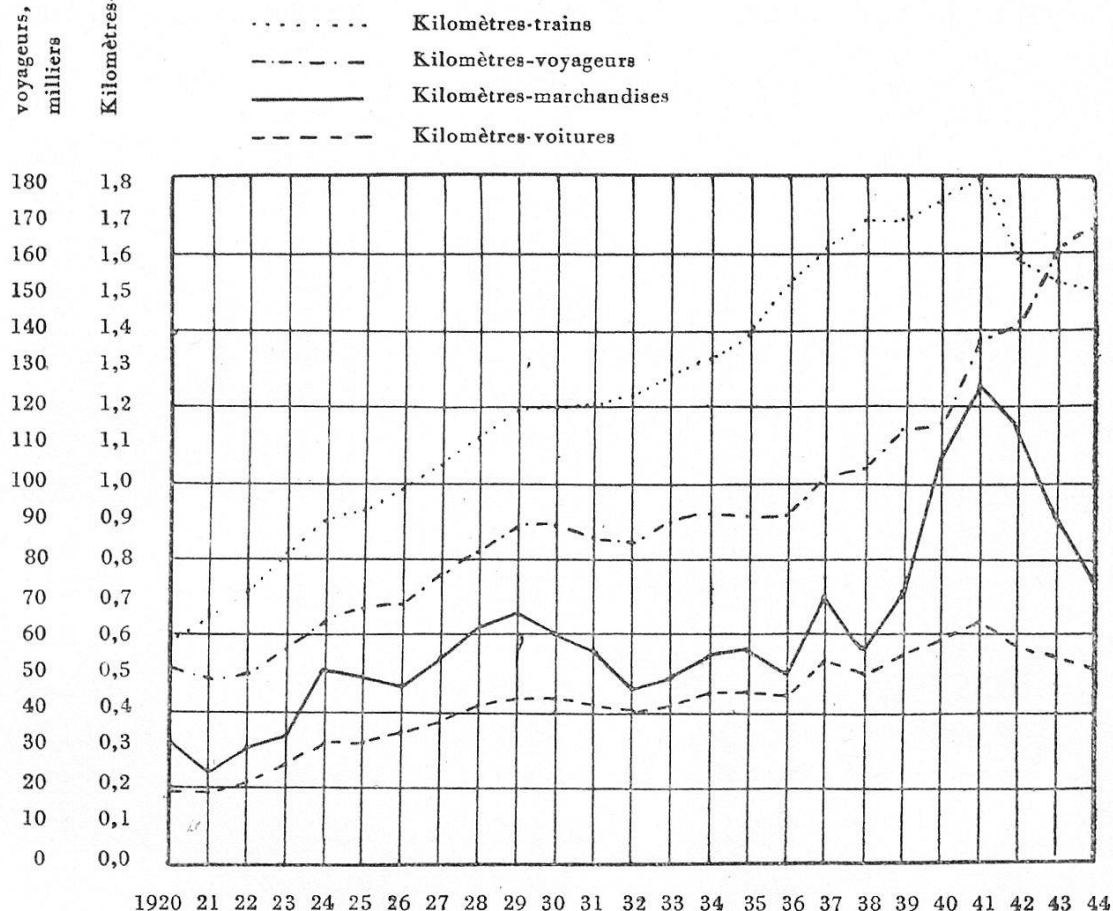
\* Approximatif.



Kilomètres-voitures, kilomètres-  
voyageurs, kilomètres-tonnes en  
milliers

Kilomètres-trains en milliers

## Nos agents



## Les prestations de nos chemins de fer en temps de guerre.

Sixième année de guerre! Et, malgré cela, nos chemins de fer continuent de circuler comme si nous n'avions rien modifié à nos habitudes de vie. Pourtant, il suffit de jeter un regard au delà des frontières pour se rendre compte que le trafic ferroviaire se ressent profondément de la guerre et qu'avant le conflit on a entièrement méconnu le rôle des chemins de fer dans les pays belligérants. On a sous-estimé leur importance pour les transports militaires et civils et l'on a exagéré les conséquences des bombardements aériens. On avait prophétisé que les destructions immobiliseraient en grande partie les chemins de fer. Il a bien fallu se