

*Délai d'opposition: 26 mars 1958*

---

## **LOI FÉDÉRALE**

sur

### **les chemins de fer**

(Du 20 décembre 1957)

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu les articles 23, 24<sup>ter</sup>, 26, 34, 2<sup>e</sup> alinéa, 36 et 64 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 3 février 1956<sup>(1)</sup>,

*arrête:*

#### **CHAPITRE PREMIER**

#### **Dispositions générales**

##### **Article premier**

<sup>1</sup> La présente loi est applicable à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, ainsi qu'à leurs rapports avec les autres entreprises de transports publics, les administrations publiques et les tiers.

I. Champ  
d'application

<sup>2</sup> Les chemins de fer au sens de la présente loi sont des entreprises qui, par destination, sont à la disposition de chacun pour le transport des personnes et des marchandises et dont les véhicules circulent sur ou sous rails. Le Conseil fédéral décide de l'application de la présente loi à des installations ferroviaires.

<sup>3</sup> Sont réservées la législation sur les chemins de fer fédéraux et, sauf dispositions contraires de la présente loi, les autres dispositions de droit fédéral applicables aux chemins de fer.

---

(<sup>1</sup>) FF 1956, I, 205.

## Art. 2

I. Chemins de fer  
principaux et  
secondaires

<sup>1</sup> Le réseau ferré suisse se compose de chemins de fer principaux et de chemins de fer secondaires. Sont considérés comme principaux les chemins de fer à voie normale qui assurent le trafic de transit national et international; sont réputés secondaires les chemins de fer à voie normale qui assurent principalement le trafic d'une région déterminée, ainsi que tous les chemins de fer à voie étroite, chemins de fer à crémaillère, tramways et chemins de fer funiculaires.

<sup>2</sup> La concession détermine si un chemin de fer à voie normale est classé comme secondaire; si la concession ne contient aucune indication à ce sujet, la décision appartient au Conseil fédéral. Celui-ci désigne également les tronçons à voie normale des chemins de fer fédéraux qui entrent dans la catégorie des chemins de fer secondaires.

<sup>3</sup> Si les circonstances ont changé, le Conseil fédéral peut déclarer secondaire un chemin de fer principal ou l'un de ses tronçons, ainsi que principal un chemin de fer secondaire à voie normale ou l'un de ses tronçons.

<sup>4</sup> Les cantons sur le territoire desquels la voie est établie, l'entreprise de chemin de fer, ainsi que les entreprises de transports publics en jonction avec elle, doivent être consultés au préalable.

## Art. 3

III. Expropriation

Les chemins de fer fédéraux et les entreprises de chemins de fer concessionnaires peuvent exercer le droit d'expropriation conformément à la législation fédérale.

## Art. 4

IV. For

L'entreprise de chemin de fer peut être actionnée soit au lieu de son siège, soit, par les habitants d'un canton dont elle emprunte le territoire, devant la juridiction compétente de ce canton. Les actions réelles sont intentées au for de la situation de l'objet litigieux.

<sup>2</sup> Sont réservées les dispositions relatives au for et à la compétence, prévues pour des litiges particuliers par la législation fédérale.

## CHAPITRE II

## Concession

## Art. 5

I. Octroi et  
renouvellement

<sup>1</sup> Une concession fédérale est nécessaire pour construire et pour exploiter un chemin de fer. La concession peut être accordée lorsque

les intérêts de la défense nationale ne s'y opposent pas ou que le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport. S'il s'agit de chemins de fer sur route, l'autorisation requise par le droit cantonal pour l'utilisation de la voie publique doit avoir été accordée ou promise.

<sup>2</sup> L'octroi et le renouvellement de la concession sont du ressort de l'Assemblée fédérale.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral est habilité à prolonger les délais fixés dans la concession et à modifier ou à compléter, en vue de les adapter à un changement de circonstances, les dispositions de la concession qui concernent le siège de l'entreprise, la construction et l'exploitation, l'étendue de l'obligation de transporter, les taxes et les classes de voitures. Il peut autoriser les chemins de fer secondaires qui servent exclusivement ou principalement à transporter les personnes en trafic local à étendre leur réseau, à modifier le tracé des lignes et à supprimer ou restreindre l'exploitation de certaines lignes.

<sup>4</sup> Les cantons intéressés doivent être consultés.

#### Art. 6

<sup>1</sup> La concession s'éteint:

II. Extinction

- a. Si, dans les délais fixés, la construction n'est ni commencée ni achevée, ou si l'installation n'est pas mise en exploitation;
- b. Si la durée de validité est écoulée, sous réserve de renouvellement, ainsi que par le retrait de la concession selon l'article 90;
- c. Si la Confédération procède au rachat.

<sup>2</sup> Après avoir consulté les cantons sur le territoire desquels se trouve le chemin de fer, le Conseil fédéral peut déclarer la concession éteinte:

- a. A la demande du titulaire;
- b. Si, dans la liquidation forcée, le chemin de fer ne peut, à une seconde enchère, être adjugé au plus offrant.

#### Art. 7

Aussi longtemps que la concession est valable, le titulaire a le droit et l'obligation de construire le chemin de fer et de l'exploiter avec les services auxiliaires nécessaires, conformément aux prescriptions de la législation sur les chemins de fer et de la concession.

III. Droits et obligations  
1. En général

#### Art. 8

<sup>1</sup> Si une situation obérée ou d'autres motifs importants le justifient, le Conseil fédéral peut alléger les obligations qui incombent

2. En cas de changement de circonstances

à l'entreprise concessionnaire en vertu de la loi ou de la concession. La suspension temporaire de l'exploitation ferroviaire peut être autorisée lorsque le service doit être assuré, en tout ou en partie, au moyen de véhicules autres que ceux de chemin de fer. En cas de suppression définitive de l'exploitation, le Conseil fédéral annule la concession; après quoi les installations de chemin de fer peuvent être enlevées sous réserve des droits des tiers.

<sup>2</sup> Les cantons sur le territoire desquels la voie est établie et les entreprises de transports publics en jonction avec le chemin de fer doivent être consultés au préalable.

#### Art. 9

IV. Transfert,  
contrats  
d'affermage et  
contrats  
d'exploitation

<sup>1</sup> A la demande du titulaire de la concession, le département des postes et des chemins de fer peut transférer la concession à une autre entreprise de transports publics ou à un tiers.

<sup>2</sup> Si certains droits et obligations découlant de la loi et de la concession devaient seuls être transférés, les contrats conclus à cet effet doivent, pour devenir parfaits, être approuvés par le département des postes et des chemins de fer. Le titulaire de la concession continuera à répondre envers la Confédération de l'exécution des obligations dérivant de la loi et de la concession.

<sup>3</sup> Les cantons intéressés doivent être consultés au préalable.

### CHAPITRE III

#### Surveillance

#### Art. 10

I. Autorités de  
surveillance

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral a la surveillance de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Il peut la limiter de façon appropriée à l'égard des chemins de fer secondaires qui assurent essentiellement le trafic local ou se trouvent dans des conditions particulièrement simples et ne sont pas raccordés au réseau d'autres chemins de fer.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fait exercer la surveillance par le département des postes et des chemins de fer.

#### Art. 11

II. Recours

A moins que la loi ne prévoit un autre moyen de droit, l'intéressé peut recourir jusqu'au Conseil fédéral contre toutes les décisions et tous les prononcés des autorités de surveillance. La procédure est réglée par la législation fédérale sur l'organisation judiciaire.

## Art. 12

L'autorité de surveillance a le droit d'annuler les décisions et les dispositions prises par les organes ou les services de l'entreprise de chemin de fer ou d'en empêcher l'exécution lorsqu'elles violent la présente loi, la concession ou des conventions internationales ou lèsent d'importants intérêts nationaux.

III. Droits de surveillance spéciaux  
1. Annulation de décisions et de dispositions

## Art. 13

<sup>1</sup> L'administration doit être composée en majorité de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse. Les administrations et entreprises étrangères qui exploitent un chemin de fer en Suisse sont tenues de désigner un représentant permanent domicilié en Suisse.

2. Nationalité des administrateurs et du personnel

<sup>2</sup> En règle générale, le personnel à poste fixe doit être de nationalité suisse. D'entente avec les autorités fédérales et cantonales compétentes, l'autorité de surveillance accordera aux chemins de fer qui assurent le trafic par delà les frontières nationales les dérogations appropriées aux circonstances. Lorsque celles-ci l'exigent, elle peut, en tout temps, révoquer ces dérogations.

## Art. 14

<sup>1</sup> La Confédération, les cantons et d'autres corporations de droit public qui ont accordé d'importants subsides ou prêts peuvent déléguer des représentants dans les organes de l'administration des entreprises de chemins de fer, dans la mesure prévue par les conventions passées à cet effet. En cas de contestation, le Conseil fédéral fixe le nombre des représentants de toutes les corporations de droits public et leur répartition. Sont en outre applicables les dispositions du code des obligations sur la représentation de corporations de droit public au sein de l'administration des sociétés anonymes.

3. Représentation au sein de l'administration

<sup>2</sup> Sont réservés, en matière de représentation au sein de l'administration du chemin de fer, les droits acquis fondés sur la concession, les statuts ou d'autres actes.

## Art. 15

Les statuts de l'entreprise de chemin de fer doivent être approuvés par l'autorité de surveillance, qui vérifiera uniquement s'ils sont conformes à la législation ferroviaire, à la concession et aux conventions concernant les subsides et les prêts accordés par la Confédération et les cantons.

4. Statuts

## Art. 16

L'entreprise de chemin de fer est tenue de remettre chaque année à l'autorité de surveillance son rapport de gestion et les procès-

5. Rapport de gestion. Statistique

verbaux de l'assemblée générale de la société ou de l'organe suprême de gestion, ainsi que les données nécessaires à l'établissement de la statistique officielle des transports.

## CHAPITRE IV

### Construction et exploitation

#### Art. 17

##### I. Principes

<sup>1</sup> Les installations ferroviaires et le matériel roulant doivent être construits, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et aux progrès de la technique. Les entreprises sont tenues d'établir les prescriptions nécessaires à la sécurité de l'exploitation et de les soumettre à l'approbation de l'autorité de surveillance. Les chemins de fer seront exploités et administrés autant que possible selon des principes uniformes.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires sur la construction et l'exploitation, notamment en ce qui concerne l'unité technique des chemins de fer. Il accorde aux chemins de fer secondaires, dans la mesure compatible avec la sécurité de l'exploitation et les exigences du trafic, les allègements et les simplifications qui répondent à leur caractère et à leur destination.

<sup>3</sup> Les installations ferroviaires et les véhicules ne peuvent être mis en service qu'avec l'autorisation de l'autorité de surveillance. Cette autorité a le droit de procéder à des essais préalables.

#### Art. 18

##### II. Plans

<sup>1</sup> Les plans relatifs à la construction ou à la modification des installations et des véhicules servant à l'exploitation du chemin de fer doivent, sauf dispositions contraires du Conseil fédéral, être soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance avant d'être mis à exécution. Il en est de même des modifications apportées aux plans déjà approuvés, ainsi que des plans de construction de tiers pouvant affecter le domaine, l'exploitation ou la sécurité du chemin de fer, ou encore le développement futur des installations ferroviaires.

<sup>2</sup> Avant d'approuver les projets d'installations ferroviaires, l'autorité de surveillance consultera les autorités fédérales et cantonales intéressées. Il appartient aux cantons de consulter les communes.

<sup>3</sup> Lors de l'approbation des plans, les propositions faites par les cantons sur la base de leur législation, notamment en ce qui concerne la police des constructions, du feu et de l'hygiène publique, doivent être retenues dans la mesure où elles sont compatibles avec la légis-

lation fédérale et les nécessités de la construction et de l'exploitation des chemins de fer.

<sup>4</sup> Sous réserve de la législation fédérale sur l'expropriation, l'approbation des plans devenue définitive vaut décision au sujet des oppositions formées à l'encontre des projets.

#### Art. 19

<sup>1</sup> L'entreprise de chemin de fer est tenue de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers. Si des travaux de construction affectent des installations publiques telles que routes ou chemins, conduites et ouvrages similaires, l'entreprise prendra, en tant que l'intérêt public l'exige, toutes mesures pour assurer l'utilisation de ces ouvrages.

III. Mesures de sécurité

<sup>2</sup> L'entreprise de chemin de fer supporte les frais de ces mesures. Les frais des mesures nécessitées par des travaux entrepris par des tiers ou qui ont dû être prises eu égard à leurs besoins sont à la charge de ces tiers.

#### Art. 20

L'obligation du chemin de fer de réparer le préjudice causé aux tiers par des empiétements sur leurs droits est régie par la législation fédérale sur l'expropriation lorsque ces empiétements ne doivent pas être tolérés en application des règles du droit de voisinage ou d'autres dispositions légales, et qu'ils sont une conséquence inévitable ou difficilement évitable de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer.

IV. Obligation de dédommager

#### Art. 21

<sup>1</sup> Si des travaux, des installations ou des entreprises de tiers portent atteinte à la sécurité du chemin de fer, ces tiers ont l'obligation de remédier à la situation lorsque le chemin de fer le demande. Si les intéressés ne peuvent s'entendre au sujet des mesures à prendre, celles-ci seront déterminées par l'autorité de surveillance sur la proposition du chemin de fer et après consultation des intéressés. Entretemps, les tiers devront s'abstenir de toute atteinte à la sécurité du chemin de fer.

V. Restrictions pour assurer la sécurité du chemin de fer

<sup>2</sup> Si les installations ou les entreprises de tiers existaient déjà avant la mise en vigueur de la présente loi ou avant l'établissement des installations ferroviaires, le droit au dédommagement des tiers sera réglé par la législation fédérale sur l'expropriation. Si des installations ou entreprises d'un tiers ont été établies après la mise en vigueur

de la présente loi ou l'établissement du chemin de fer, les frais des mesures à prendre en vertu du premier alinéa seront à la charge de ce tiers, et celui-ci n'aura pas droit à un dédommagement.

#### Art. 22

VI. Installations de signalisation et de télécommunication

Les entreprises de chemins de fer peuvent établir et exploiter les installations et appareils électriques et radioélectriques nécessaires à leurs services. Le département des postes et des chemins de fer désigne ces installations et appareils et en règle l'utilisation. Les installations radioélectriques doivent dans tous les cas être soumises à la procédure d'approbation des plans selon l'article 18.

#### Art. 23

VII. Police des chemins de fer

Les entreprises de chemins de fer exercent la police des chemins de fer conformément à la législation fédérale y relative.

#### Art. 24

VIII. Croisements avec d'autres installations

1. Croisements des chemins de fer avec les routes

A. Autorisation

<sup>1</sup> L'établissement, le déplacement et la modification de croisements entre routes ou chemins publics ou privés et voie ferrée sont soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance. L'article 18 est applicable.

<sup>2</sup> Les croisements avec des routes publiques affectées à l'usage commun doivent être approuvés si, pendant et après leur établissement, les mesures de sécurité et les installations nécessaires assureront sans entraves la continuité de l'exploitation ferroviaire et que les croisements ne gêneront pas un aménagement projeté des installations du chemin de fer.

<sup>3</sup> Les nouveaux croisements avec des routes publiques doivent en principe être établis sous forme de passages inférieurs ou supérieurs. Sur proposition des autorités intéressées, l'autorité de surveillance des chemins de fer devra, dans la procédure d'approbation des plans, consulter des experts en matière de construction et de circulation routières.

#### Art. 25

B. Frais  
a. Nouveaux croisements avec des routes publiques

<sup>1</sup> Lorsqu'un croisement doit être établi entre une nouvelle voie de chemin de fer servant au trafic public et une route publique ou entre une nouvelle route publique et le chemin de fer, le propriétaire de la nouvelle voie de communication supportera les frais de toute l'installation au lieu du croisement.

<sup>2</sup> L'usage du domaine routier ou ferroviaire au point de croisement doit être cédé gratuitement.

## Art. 26

<sup>1</sup> Lorsqu'un passage à niveau doit être remplacé par un passage inférieur ou supérieur ou supprimé par suite du déplacement de la route, les frais de toutes les modifications des installations ferroviaires et routières seront supportés :

b. Modifications aux croisements existants de chemins de fer avec des routes publiques

par l'entreprise de chemin de fer, si la modification a été provoquée surtout par les besoins du trafic ferroviaire ;

par le propriétaire de la route, si la modification a été provoquée surtout par les besoins du trafic routier.

<sup>2</sup> Dans tous les autres cas de changements apportés à un croisement, y compris l'adaptation et le perfectionnement des installations de sécurité, l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route se répartiront les frais découlant de l'ensemble des modifications aux installations ferroviaires ou routières dans la mesure où elles sont dues au développement du trafic empruntant l'un ou l'autre des moyens de communication.

<sup>3</sup> L'article 25, 2<sup>e</sup> alinéa, est applicable.

## Art. 27

<sup>1</sup> Dans tous les cas, chacune des parties devra participer aux frais dans la mesure où elle retire des avantages de la modification des installations.

c. Participation à raison des avantages

<sup>2</sup> Si l'une des parties présente des exigences spéciales dans l'intérêt de l'amélioration durable de ses propres installations ou de leur aménagement ultérieur, elle devra supporter seule les frais qui en découlent au point de croisement.

## Art. 28

L'article 25 s'applique par analogie aux croisements des chemins de fer avec de nouveaux chemins privés. L'entreprise de chemin de fer peut demander l'avance des frais ou des sûretés ainsi qu'une indemnité équitable pour l'usage du domaine du chemin de fer.

d. Croisements avec de nouveaux chemins privés

## Art. 29

Les articles 25 à 28 s'appliquent par analogie aux frais des travaux d'entretien ou de renouvellement ainsi que de toutes mesures temporaires ou permanentes prises aux croisements en vue de prévenir les accidents, de même qu'aux frais occasionnés par le service des installations établies à cet effet.

e. Disposition commune

## Art. 30

Les articles 24 à 27, ainsi que l'article 29, s'appliquent par analogie aux croisements de voies ferrées entre elles.

f. Croisements avec d'autres voies ferrées

## Art. 31

3. Croisements  
avec d'autres  
installations

<sup>1</sup> L'article 24 s'applique par analogie aux croisements des chemins de fer avec les eaux publiques ou privées, les installations de transmission ou de téléphéragé, les conduites et canalisations et les autres installations analogues.

<sup>2</sup> Les frais de construction, d'entretien et de renouvellement dus à l'aménagement d'un nouveau croisement ou à la modification d'un croisement existant, de même que les frais causés par des mesures temporaires ou permanentes destinées à éviter des dommages au lieu du croisement, sont à la charge de celui qui entreprend les travaux. L'entreprise de chemin de fer peut réclamer une indemnité équitable pour l'usage du domaine ferroviaire nécessaire à l'établissement des installations privées. Les articles 25, 2<sup>e</sup> alinéa, et 26, 3<sup>e</sup> alinéa, s'appliquent par analogie aux croisements avec les installations publiques.

<sup>3</sup> Sont réservées les dispositions de la législation fédérale concernant la rencontre d'installations électriques.

## Art. 32

4. Conventions  
contraires relatives  
aux frais

Les articles 25 à 31 ne s'appliquent pas dans la mesure où les intéressés ont conclu ou concluent des conventions réglant différemment la répartition des frais.

## Art. 33

IX. Jonction  
1. Obligation de  
l'assurer

A la condition que la sécurité de sa propre exploitation soit sauvegardée, toute entreprise de chemin de fer est tenue, tant du point de vue technique qu'en ce qui concerne l'exploitation, de se prêter à la jonction avec un autre chemin de fer suisse, sans subordonner son concours à des exigences excessives.

## Art. 34

2. Indemnité

<sup>1</sup> Le chemin de fer qui se prête à la jonction a droit à une indemnité équitable pour la jouissance de sa gare et de sa ligne jusqu'à la station de jonction.

<sup>2</sup> En cas de jonction de chemins de fer secondaires entre eux ou d'un chemin de fer secondaire avec un chemin de fer principal, on remboursera au plus à l'entreprise qui se prête à la jonction le supplément de frais d'exploitation et d'entretien qui en résulte pour elle, ainsi que le surcroît de dépenses que lui occasionnent la rémunération et l'amortissement du capital engagé, du fait de la jonction, dans l'adaptation et l'extension de ses installations. L'entreprise qui se prête à la jonction ne peut en aucun cas exiger un montant supé-

rieur à celui que l'entreprise raccordée dépenserait pour les intérêts et l'amortissement du capital qu'elle aurait engagé en vue d'établir elle-même sa station et sa voie d'accès, pour entretenir des installations et pour en assurer l'exploitation. Il en est de même des nouvelles constructions et extensions nécessitées ultérieurement par la jonction.

<sup>3</sup> En fixant l'indemnité, il y a lieu de tenir compte des avantages que l'entreprise qui se prête à la jonction retire de cette mesure.

<sup>4</sup> Ces dispositions ne sont pas applicables, en tant que les intéressés ont conclu ou concluent des conventions réglant différemment l'indemnisation. De telles conventions doivent être approuvées par le département des postes et des chemins de fer.

#### Art. 35

Les articles 33 et 34 s'appliquent par analogie à la jonction de chemins de fer avec d'autres entreprises de transports publics.

3. Jonction  
avec d'autres  
entreprises de  
transports publics

#### Art. 36

<sup>1</sup> Les entreprises de chemins de fer sont tenues :

de mettre en circulation les trains nécessaires pour assurer le service direct et, dans la mesure requise par les besoins du trafic, de permettre et de faciliter autant que possible le passage des véhicules sur les lignes qui s'y prêtent ;

d'organiser dans la mesure nécessaire au trafic l'expédition directe des voyageurs, des bagages, des marchandises et des animaux ; d'établir des horaires qui, tout en ayant égard aux besoins du trafic, à la capacité des installations et au rendement de l'entreprise, garantissent et facilitent les correspondances. Les autorités fédérales et cantonales intéressées doivent être consultées.

<sup>2</sup> L'entreprise de chemin de fer obligée, dans l'intérêt du service direct, d'accomplir des prestations spéciales qui ne sauraient équitablement être mises entièrement à sa charge peut réclamer à ceux qui requièrent ces prestations de participer dans une mesure équitable aux frais.

X. Trafic  
1. Service direct

#### Art. 37

L'article 36 s'applique par analogie au trafic direct avec d'autres entreprises de transports publics.

2. Service direct  
avec d'autres  
entreprises de  
transports  
publics

#### Art. 38

<sup>1</sup> Lorsque l'exploitation subit une interruption, les entreprises de chemins de fer doivent assurer le transport des voyageurs, des

3. Interruption  
de l'exploitation

bagages et des envois de la poste aux lettres, jusqu'au moment de la reprise de l'exploitation, soit en détournant le trafic, soit en recourant à d'autres moyens de transport. Les autres envois postaux sont acheminés conformément aux conventions conclues avec l'administration des postes, télégraphes et téléphones.

<sup>2</sup> Dans les cas où il est nécessaire de faire appel à d'autres moyens de transport, des taxes de transport supérieures à celles qui sont prévues dans le tarif en vigueur ou dans les conventions pourront être perçues.

<sup>3</sup> Les chemins de fer secondaires qui assurent exclusivement ou principalement le service local des voyageurs ou qui, aux termes de leur concession, n'ont pas l'obligation d'assurer leur exploitation durant toute l'année ne sont pas tenus d'organiser un service de remplacement. Il en est de même pendant les suspensions d'exploitation nécessitées par les travaux prescrits de revision des installations.

#### Art. 39

##### XI. Services accessoires

<sup>1</sup> Lorsque les exigences de l'exploitation ferroviaire et du trafic le justifient, les entreprises de chemins de fer ont le droit d'installer des services accessoires sur le domaine du chemin de fer et dans les trains.

<sup>2</sup> De tels services accessoires sont soumis aux prescriptions de police sur l'exercice du commerce et de l'industrie, sur l'hygiène publique et l'exploitation des cafés et des restaurants ainsi qu'aux règles, déclarées obligatoires par les autorités compétentes, concernant le contrat de travail.

<sup>3</sup> Dans la mesure toutefois où des besoins de l'exploitation ferroviaire et du trafic l'exigent, les prescriptions cantonales et communales concernant les heures d'ouverture et de fermeture ne sont pas applicables.

#### Art. 40

##### XII. Contestations

<sup>1</sup> Sous réserve de recours et après avoir consulté les autorités et les entreprises de transports publics intéressées, l'autorité de surveillance règle les contestations relatives aux questions suivantes:

- a. Exigences de la construction et de l'exploitation ferroviaires (art. 18);
- b. Mesures à prendre pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation des chemins de fer ainsi que la protection des personnes et des choses (art. 19, 1<sup>er</sup> al., 21, 1<sup>er</sup> al., 24, 30 et 31, 1<sup>er</sup> al.);
- c. Installation et exploitation d'appareils électriques et radio-électriques de signalisation et de télécommunication (art. 22);

- d. Refus de se prêter à la jonction ou exigences excessives pour s'y prêter (art. 33 et 35);
- e. Horaires et mesures à prendre en vue d'assurer le service direct (art. 36, 1<sup>er</sup> al., et 37);
- f. Mesures à prendre lors d'interruptions de l'exploitation et taxes de transport majorées perçues en pareil cas (art. 38);
- g. Nécessité d'installer des services accessoires et heures d'ouverture et de fermeture de ceux-ci (art. 39).

<sup>2</sup> Le Tribunal fédéral connaît en instance unique, selon la procédure de droit administratif, de toutes les contestations qui découlent de l'application des dispositions du présent chapitre et qui concernent les frais et leur répartition ainsi que les indemnités (art. 19, 2<sup>o</sup> al., 21, 2<sup>o</sup> al., 25 à 32, 34 à 37). Les contestations qui naissent entre les chemins de fer fédéraux et l'administration fédérale sont jugées par le Conseil fédéral.

## CHAPITRE V

### Prestations particulières en faveur des administrations publiques

#### Art. 41

Sauf dispositions contraires de la présente loi et sauf conventions contraires entre les intéressés, les prestations particulières des entreprises de chemins de fer en faveur de la Confédération, des cantons, des communes et des autres corporations de droit public, ainsi que de leurs établissements et services, donnent droit à une indemnité d'après les principes généralement admis dans le commerce.

I. Principe

#### Art. 42

<sup>1</sup> A la demande du Conseil fédéral, les installations du chemin de fer, les véhicules ainsi que le parc du matériel roulant dans son ensemble doivent être construits, complétés et tenus prêts au service, conformément aux besoins de la défense nationale militaire et économique du pays. L'article 18 est applicable.

II. Défense nationale  
1. Installations ferroviaires et véhicules

<sup>2</sup> La Confédération supporte les frais des mesures requises. Si l'entreprise de chemin de fer en retire un avantage du point de vue de son exploitation, elle devra supporter elle-même une partie équitable de ces frais.

#### Art. 43

<sup>1</sup> Les entreprises de chemins de fer sont tenues, dans les limites de leur capacité, d'exécuter pour l'armée et l'administration militaire les transports ordonnés par les organes militaires compétents. Sont réservées les exceptions et restrictions décidées par le Conseil fédéral.

2. Transports militaires

<sup>2</sup> Les transports militaires doivent être exécutés à des taxes spéciales réduites. Celles-ci sont fixées par le Conseil fédéral, après consultation des entreprises de chemins de fer.

<sup>3</sup> Si des mesures extraordinaires de sûreté doivent être prises pour l'exécution de transports militaires, les frais en seront à la charge de la Confédération.

#### Art. 44

3. Responsabilité  
de la  
Confédération

<sup>1</sup> La Confédération répond envers les entreprises de chemins de fer des dommages que leur causent les transports militaires lorsque aucune faute n'est imputable à l'entreprise ou à son personnel.

<sup>2</sup> La Confédération répond envers les entreprises de chemins de fer, selon les règles du droit civil, de tout dommage que leur causent la construction, l'existence ou l'usage d'ouvrages et d'installations militaires se trouvant sur le domaine du chemin de fer ou à proximité.

#### Art. 45

III. Administra-  
tion des postes,  
télégraphes  
et téléphones

<sup>1</sup> Les administrations de chemins de fer sont tenues :  
de transporter les envois postaux, ainsi que les wagons-poste avec le personnel de service, et, dans la mesure du possible, de se charger de toutes les opérations qui s'y rapportent ;

de transmettre par les installations de télécommunication du chemin de fer les messages de service de l'administration des postes, télégraphes et téléphones ;

de mettre, dans la mesure du possible, des locaux de service dans les gares et stations à la disposition de l'administration des postes, télégraphes et téléphones et de permettre l'aménagement d'installations propres à faciliter le service de cette administration.

<sup>2</sup> En contre-partie de ces prestations, les entreprises de chemins de fer ont droit à une indemnité équitable, pour la fixation de laquelle il sera tenu compte des charges de construction et d'exploitation des deux parties. Le Conseil fédéral fixe les règles pour le calcul de l'indemnité, après avoir consulté les intéressés.

#### Art. 46

IV. Administration  
des douanes

La législation sur les douanes détermine la nature et l'étendue des prestations des entreprises de chemins de fer en faveur de l'administration des douanes. Pour ces prestations, les entreprises ont droit à une indemnité équitable. Le Conseil fédéral désigne les prestations qui donnent droit à une indemnité. Les conventions qui seront conclues entre l'administration des douanes et les entreprises de chemins de fer au sujet de l'indemnité devront être approuvées par le Conseil fédéral.

## Art. 47

La législation fédérale concernant la santé de l'homme et des animaux, la lutte contre les parasites et le commerce de marchandises fixe les prestations que les entreprises de chemins de fer ont à fournir en vue de son application. Pour ces prestations, les entreprises ont droit à une indemnité équitable.

V. Hygiène  
publique

## Art. 48

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral règle toutes les contestations résultant de l'application de l'article 46.

VI. Contestations

<sup>2</sup> Sous réserve de recours, l'autorité de surveillance, après avoir consulté les intéressés, règle les contestations portant sur les questions suivantes:

- a. Obligation de transporter et détermination des mesures extraordinaires de sûreté en matière de transports militaires (art. 43, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> al.);
- b. Nature et étendue des prestations pour l'administration des postes, télégraphes et téléphones (art. 45, 1<sup>er</sup> al.).

<sup>3</sup> Les contestations relatives à l'application de taxes militaires et aux frais des mesures extraordinaires de sûreté prises pour des transports militaires sont réglées en instance unique par la commission de recours de l'administration militaire fédérale, selon la procédure qui lui est propre (art. 43, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> al.).

<sup>4</sup> Le Tribunal fédéral connaît en instance unique, selon la procédure de droit administratif, des autres contestations entre administrations publiques et entreprises de chemins de fer dérivant de l'application des dispositions du présent chapitre et se rapportant à des indemnités ou des frais et à leur répartition, ainsi qu'à la responsabilité de la Confédération pour les dommages (art. 41, 42, 2<sup>e</sup> al., 44, 45, 2<sup>e</sup> al., et 47).

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle, en lieu et place du Tribunal fédéral ou de la commission de recours, les différends qui pourraient s'élever entre les chemins de fer fédéraux et les autres administrations fédérales.

## CHAPITRE VI

### Indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie générale et les charges étrangères à l'exploitation

## Art. 49

Dans la mesure prévue par les dispositions du présent chapitre, la Confédération indemnise les chemins de fer suisses du trafic général

I. Principe

pour les désavantages financiers découlant de leurs prestations en faveur de l'économie générale et résultant des charges étrangères à leur exploitation, en tant que ces prestations et charges leur sont imposées par la loi ou les concessions ou de toute autre manière. Les avantages sans rapport direct avec l'exploitation de l'entreprise doivent être portés en compte.

#### Art. 50

#### II. Prestations en faveur de l'économie générale

1. Notion

Les prestations en faveur de l'économie générale découlent des obligations fondamentales qui confèrent aux chemins de fer leur caractère de services publics (obligation d'exploiter, d'observer des horaires de transporter, et de fixer des tarifs), ainsi que des mesures relatives aux tarifs et à l'exploitation qui tiennent particulièrement compte des besoins économiques, sociaux et culturels, en tant qu'il s'agit de prestations qu'une exploitation selon des principes purement commerciaux ne permettrait pas d'assumer sans compensation correspondante.

#### Art. 51

#### 2. Indemnisation

<sup>1</sup> A titre d'indemnité globale pour leurs prestations en faveur de l'économie générale, la Confédération verse aux entreprises concessionnaires de chemins de fer une contribution annuelle de 33 $\frac{1}{3}$  pour cent aux amortissements prescrits à l'article 66, 2<sup>e</sup> alinéa.

<sup>2</sup> Les indemnités pour les prestations assumées par les chemins de fer fédéraux en faveur de l'économie générale sont fixées par un arrêté fédéral simple.

#### Art. 52

#### III. Charges étrangères à l'exploitation

1. Notion

Les charges étrangères à l'exploitation sont les dépenses sans rapport direct avec les tâches que le chemin de fer doit assumer en tant que service de transport public.

#### Art. 53

#### 2. Indemnisation

Les indemnités pour les charges étrangères à l'exploitation des chemins de fer qui sont dûment établies sont fixées par un arrêté fédéral simple.

#### Art. 54

#### IV. Imputation

Pour déterminer la valeur commerciale d'un chemin de fer (art. 77), il n'est pas tenu compte des contributions aux amortissements prévues à l'article 51.

## Art. 55

Pour les prestations dont il est question au chapitre V, les chemins de fer sont indemnisés exclusivement sur la base des dispositions dudit chapitre. V. Délimitation

## CHAPITRE VII

**Développement des chemins de fer et mesures d'aide**

## Art. 56

<sup>1</sup> En vue de leur permettre d'établir ou de compléter des installations ou d'acquérir des véhicules, la Confédération peut accorder des contributions ou des prêts aux entreprises de chemins de fer concessionnaires qui sont importantes pour le trafic général du pays ou d'une de ses régions, si par ce moyen il est possible d'augmenter sensiblement le rendement ou la sécurité de l'exploitation.

I. Améliorations techniques

<sup>2</sup> La Confédération peut notamment encourager:

- a. Le changement du système de traction;
- b. L'aménagement ou la suppression de passages à niveau sur des routes publiques, ainsi que d'autres mesures destinées à augmenter la sécurité du trafic sur le rail ou la route, lorsque les dispositions à prendre entraîneraient pour le chemin de fer des frais démesurés;
- c. L'établissement ou l'amélioration de jonctions entre chemins de fer, ainsi que, dans l'intérêt du trafic direct, la jonction de chemins de fer suisses avec des chemins de fer étrangers.

## Art. 57

<sup>1</sup> La Confédération peut encourager l'organisation de services de transports routiers doublant ou remplaçant des chemins de fer, si par ce moyen le trafic est assuré d'une manière plus économique. Le service de transport, considéré dans son ensemble, doit rester assuré comme auparavant ou offrir des avantages équivalents.

II. Adoption d'un autre mode de transport

<sup>2</sup> Les agents du chemin de fer qui ont les aptitudes voulues doivent être rengagés dans le service de remplacement. Les conditions mises à l'obtention de permis de conduire des véhicules automobiles et des trolleybus seront allégées en leur faveur.<sup>1</sup>

<sup>3</sup> S'ils ne peuvent trouver une occupation dont la rémunération corresponde à leur gain antérieur, les agents du chemin de fer qui ne peuvent être rengagés faute d'aptitudes ont droit au paiement par

leur ancien employeur d'une indemnité appropriée fixée d'après le nombre d'années passées à son service. Si l'entreprise de chemin de fer est dotée d'une caisse de secours au personnel, l'indemnité est remplacée par la prestation prévue au règlement ou dans les statuts de cette caisse pour le cas de résiliation des rapports de service sans faute de l'intéressé.

<sup>4</sup> L'autorité de surveillance peut obliger l'entreprise qui se substitue au chemin de fer à maintenir en activité les institutions de prévoyance créées par celui-ci et à leur verser les contributions prescrites par le règlement ou les statuts de ces institutions; après avoir consulté les intéressés, elle peut aussi ordonner l'affiliation du personnel à une autre institution de prévoyance offrant toutes garanties et obliger lesdits intéressés à lui verser leurs contributions.

#### Art. 58

#### III. Maintien de l'exploitation

<sup>1</sup> En vue de maintenir leur exploitation, la Confédération peut venir en aide aux chemins de fer concessionnaires obérés, aussi longtemps qu'ils sont indispensables au trafic général du pays ou d'une de ses régions.

<sup>2</sup> L'entreprise doit prouver que ses recettes ne suffisent pas à couvrir les dépenses d'exploitation et les amortissements prescrits sur les installations ferroviaires et les véhicules. Le département des postes et des chemins de fer décide ce qui doit être considéré comme recettes et comme dépenses d'exploitation.

<sup>3</sup> L'aide de la Confédération peut être subordonnée à des conditions spéciales; le chemin de fer peut en particulier être astreint à prendre toutes les mesures d'ordre technique, organique et juridique propres à améliorer sa situation financière, y compris la fusion avec d'autres entreprises et la préparation d'un changement du mode de transport. L'application de l'article 8 est réservée.

<sup>4</sup> En règle générale, l'aide est accordée sous forme de subsides ou, si les circonstances le permettent, de prêts à court terme et sans intérêts, lesquels seront remboursés par priorité au moyen des futurs excédents de recettes, tels qu'ils apparaîtront une fois opérés les amortissements prescrits.

#### Art. 59

#### IV. Aide pour réparer les dommages causés par les forces naturelles

La Confédération peut accorder aux chemins de fer concessionnaires des subsides pour la remise en état ou le remplacement d'installations et de véhicules gravement endommagés ou démolis par les forces naturelles, ainsi que pour les travaux de déblaiement.

## Art. 60

<sup>1</sup> Les cantons intéressés contribueront d'une façon appropriée aux mesures dont il est question à l'article 56.

V. Participation  
des cantons

<sup>2</sup> L'aide de la Confédération prévue aux articles 57 et 58 pré suppose la coopération des cantons intéressés. En règle générale, ceux-ci doivent fournir un montant égal à la moitié de celui qui est à la charge de la Confédération. Exceptionnellement, la part cantonale peut être réduite dans une mesure appropriée à la puissance financière des cantons intéressés.

<sup>3</sup> Lorsque plusieurs cantons doivent participer à l'aide, la part incombant à chacun d'eux est fixée d'après le nombre des stations situées sur son territoire et leur importance pour le trafic de la ligne ainsi que d'après la longueur du tronçon exploité dans le canton. Si les cantons ne peuvent s'entendre sur la répartition des parts incombant à chacun d'eux, le Conseil fédéral décide.

<sup>4</sup> Il appartient aux cantons de faire participer à l'aide les communes et autres corporations de droit public.

## Art. 61

Le Conseil fédéral décide, compte tenu de toutes les circonstances et de tous les besoins, si une entreprise peut bénéficier d'une prestation de la Confédération suivant la présente loi; il fixe, dans la limite des crédits ouverts à cet effet par l'Assemblée fédérale, la nature et l'étendue de cette prestation, ainsi que les conditions auxquelles elle est subordonnée.

VI. Décision du  
Conseil fédéral

## CHAPITRE VIII

## Régime tarifaire

## Art. 62

Si les besoins du pays ou d'une de ses régions le justifient, des mesures propres à rapprocher les tarifs des entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des chemins de fer fédéraux peuvent être prises par voie législative.

Adaptation  
des tarifs

## CHAPITRE IX

## Régime des comptes

## Art. 63

<sup>1</sup> La comptabilité des entreprises de chemins de fer concessionnaires est régie par les dispositions du présent chapitre. Sauf dispositions contraires de celui-ci, les règles du code des obligations relatives

I. Principes

à la comptabilité commerciale ainsi qu'au compte de profits et pertes et au bilan des sociétés anonymes sont également applicables.

#### Art. 64

#### II. Compte de construction 1. Généralités

<sup>1</sup> Le compte de construction peut, en principe, être débité des frais d'établissement ou d'acquisition des installations fixes et mobiles ainsi que des véhicules. Les subventions non remboursables accordées pour la construction et les dettes remises doivent en être déduites. Les frais d'administration et de direction des travaux ainsi que les intérêts intercalaires sont également des frais d'établissement.

<sup>2</sup> Les contributions de l'entreprise de chemin de fer pour des installations restant propriété de tiers ne peuvent être portées au compte de construction que si l'aménagement de ces installations eût été l'affaire du chemin de fer et si, d'après la présente loi, les frais eussent pu figurer au compte de construction.

<sup>3</sup> Les frais pour études et projets préliminaires ne doivent pas figurer au compte de construction.

#### Art. 65

#### 2. Compte de construction après l'ouverture de l'exploitation

<sup>1</sup> Après l'ouverture de l'exploitation, les frais de nouvelles installations et acquisitions, ainsi que les frais de parachèvement ou de transformation, ne peuvent être inscrits au compte de construction que dans la mesure où il en résulte soit une augmentation du patrimoine, soit une amélioration essentielle des installations du point de vue économique ou dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation.

<sup>2</sup> En ce qui concerne la superstructure, seuls les frais d'aménagement de nouvelles voies et ceux qui résultent de la pose, par tronçons, de rails plus lourds ou de l'augmentation du nombre des traverses, y compris le matériel d'attache, peuvent être imputés sur le compte de construction.

<sup>3</sup> La valeur d'inventaire des installations ou parties d'installations démolies, vendues ou mises hors de service de manière durable doit être déduite du compte de construction.

#### Art. 66

#### III. Amortissements

<sup>1</sup> Les immobilisations doivent faire l'objet des amortissements nécessaires et appropriés aux circonstances.

<sup>2</sup> Les amortissements doivent être fixés en fonction de la valeur de construction ou d'acquisition, de la durée d'usage probable des installations et de la valeur présumée du vieux matériel; ils doivent être approuvés par l'autorité de surveillance.

## Art. 67

Si un chemin de fer est acquis à un prix inférieur au montant qui figurait jusqu'alors au compte de construction, l'acquéreur est tenu de constituer, pour la différence entre l'ancienne et la nouvelle valeur d'inventaire, des provisions en vue du renouvellement des installations. L'article 66 s'applique par analogie.

IV. Provisions de renouvellement

## Art. 68

L'autorité de surveillance peut permettre que des insuffisances dans les amortissements et dans le capital de couverture des caisses de pensions soient inscrites temporairement à l'actif du bilan; elle fixe les délais d'amortissement de telles insuffisances.

V. Dépenses à amortir

## Art. 69

Il est prélevé annuellement un dixième du produit net pour alimenter une réserve générale, jusqu'à ce qu'elle atteigne trente pour cent du capital social versé. Cette réserve doit uniquement servir à couvrir les pertes qui peuvent apparaître au bilan.

VI. Réserve générale

## Art. 70

<sup>1</sup> Les comptes et bilans ainsi que les autres pièces qui s'y rapportent sont arrêtés chaque année au 31 décembre et soumis pour examen et approbation à l'autorité de surveillance. Celle-ci peut exiger en outre des justifications spéciales du produit net et des immobilisations pour certaines lignes qui, d'après leurs concessions, peuvent être rachetées séparément.

VII. Surveillance

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance examine si les comptes sont conformes aux prescriptions légales, aux dispositions des concessions, aux statuts et règlements, ainsi qu'aux conventions passées par l'entreprise de chemin de fer avec des corporations publiques au sujet de subsides ou de prêts. Elle a le droit de prendre connaissance de l'ensemble de la gestion de l'entreprise.

## Art. 71

<sup>1</sup> Si les documents présentés ne sont pas conformes aux prescriptions énoncées aux articles 63 et 70, l'autorité de surveillance ordonne les mesures appropriées, après avoir consulté l'administration du chemin de fer.

VIII. Contestations

<sup>2</sup> Si l'approbation est refusée en raison de contestations portant sur l'affectation du bénéfice net, le montant litigieux ne deviendra disponible qu'après décision définitive.

<sup>3</sup> Le Tribunal fédéral connaît en instance unique, selon la procédure de droit administratif, de toutes les contestations relatives aux décisions prises par l'autorité de surveillance.

#### Art. 72

##### IX. Contrôle

<sup>1</sup> Sous réserve des prescriptions qui suivent, l'élection et les attributions des contrôleurs sont réglées par les dispositions du code des obligations sur le contrôle dans les sociétés anonymes.

<sup>2</sup> A moins qu'une société fiduciaire ou un syndicat de revision ne soit chargé de la vérification des comptes, l'un des contrôleurs au moins devra être expert en comptabilité; il sera désigné comme chef du contrôle.

<sup>3</sup> Dans leur rapport, les contrôleurs mentionneront si les comptes ont été approuvés par l'autorité de surveillance, le cas échéant, sous quelles réserves.

#### Art. 73

##### X. Rapport d'experts étrangers à la gestion

Les sociétés anonymes régies par la présente loi sont dispensées de l'obligation de faire établir le rapport d'expertise prescrit par l'article 723 du code des obligations.

#### Art. 74

##### XI. Rapport de revision en cas de réduction du capital social

Le rapport de revision spécial requis à l'article 732 du code des obligations en cas de réduction du capital social peut être établi, pour les sociétés anonymes soumises à la présente loi, par l'autorité de surveillance.

### CHAPITRE X

#### Rachat

#### Art. 75

##### I. Droit de rachat

<sup>1</sup> Si elle estime que l'intérêt national l'exige, la Confédération peut acquérir tout chemin de fer concessionnaire contre versement d'une indemnité fixée conformément aux dispositions de la présente loi.

<sup>2</sup> Le droit de rachat appartient aussi aux cantons et communes auxquels il est réservé par la concession. Si des cantons ou des communes ont acquis un chemin de fer, la Confédération peut exiger qu'il lui soit cédé aux conditions prévues par la présente loi.

<sup>3</sup> Dans tous les cas, l'achat doit être annoncé au chemin de fer trois ans avant le moment où l'acquéreur pourra prendre possession de celui-ci.

#### Art. 76

<sup>1</sup> L'acquisition a pour objet les ouvrages, les installations et le matériel d'exploitation figurant au compte de construction du chemin de fer, ainsi que les constructions inachevées et les pièces de réserve pour véhicules.

II. Objet

<sup>2</sup> Ils doivent être cédés en état d'entretien normal. Les frais que devra supporter l'acquéreur pour rétablir cet état seront déduits du prix d'achat.

#### Art. 77

<sup>1</sup> Il sera versé pour prix d'achat une indemnité équitable fondée sur la valeur commerciale du chemin de fer, compte étant tenu également de la valeur des installations ferroviaires au bilan.

III. Indemnité  
1. Calcul

<sup>2</sup> La valeur commerciale se calcule sur la base du rendement probable pour l'acquéreur, compte tenu de tous les avantages et désavantages qui résulteront pour lui de l'opération.

<sup>3</sup> La valeur de rendement s'obtient en multipliant par vingt-cinq la différence escomptée entre les produits d'exploitation annuels, d'une part, et les charges d'exploitation, y compris les amortissements prescrits sur les immobilisations, d'autre part. De ce montant est déduit l'état des amortissements prescrits, dans la mesure où la moins-value des installations qui y est exprimée n'a pas été compensée par de nouveaux investissements.

<sup>4</sup> Le prix d'achat ne doit pas dépasser la valeur figurant au bilan. La valeur au bilan se fonde sur les frais de construction ou d'acquisition des installations, déduction faite de l'état des amortissements prescrits.

#### Art. 78

Sont réservés les droits à l'imputation des subsides et des prêts sur le prix d'achat si ces droits sont stipulés en faveur de la Confédération, des cantons et des autres corporations de droit public par des conventions passées avec l'entreprise de chemin de fer.

2. Imputation

#### Art. 79

Le Tribunal fédéral connaît en instance unique, selon la procédure de droit administratif, des contestations relatives à la détermination du prix d'achat.

IV. Contestations

## CHAPITRE XI

## Caisses de secours

## Art. 80

## I. Assujettissement

<sup>1</sup> Sont soumises aux dispositions du présent chapitre les caisses de secours des chemins de fer qui sont créées en vertu d'une disposition de la concession ou auxquelles le personnel verse des cotisations. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux caisses des services de transport qui dépendent de la Confédération, des cantons et des communes, ni aux caisses de maladie reconnues en vertu de la législation fédérale sur l'assurance contre la maladie et les accidents.

<sup>2</sup> Les caisses sont soumises à la présente loi même si elles possèdent la personnalité juridique.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut soumettre à la présente loi les caisses de secours auxquelles est affilié le personnel de plusieurs entreprises de chemins de fer.

## Art. 81

## II. Surveillance

Les statuts ou règlements, les comptes annuels et les bilans techniques d'assurance des caisses doivent être approuvés par l'autorité de surveillance.

## Art. 82

## III. Gestion de la fortune

La fortune des caisses doit être séparée de celle de l'entreprise, administrée de façon distincte et faire l'objet de placements sûrs. L'entreprise de chemin de fer répond des pertes dues à la violation des règles concernant la gestion de la fortune des caisses de secours.

## Art. 83

## IV. Cotisations

<sup>1</sup> En règle générale, les cotisations ordinaires versées par les assurés aux caisses de secours créées en vertu de la concession ne peuvent pas être supérieures aux contributions de l'entreprise.

<sup>2</sup> En ce qui concerne les caisses de pensions, ces cotisations ne doivent dépasser pour aucun assujetti la valeur actuelle de la prestation assurée par la caisse selon le règlement.

## Art. 84

V. Caisses de pensions  
1. Administration

<sup>1</sup> Les caisses qui assurent leurs membres contre les conséquences économiques de la vieillesse, de l'invalidité et de la mort, doivent être administrées d'après les règles reconnues de la technique d'assurance.

<sup>2</sup> Des mesures d'assainissement appropriées devront éliminer autant que possible les déficits techniques d'assurance qu'il ne serait vraisemblablement pas possible de combler dans un temps raisonnable. L'autorité de surveillance fixe dans quel délai et par quels montants un déficit restant devra être couvert par l'entreprise de chemin de fer.

#### Art. 85

<sup>1</sup> En cas de résiliation des rapports de service, l'assuré sortant qui ne peut prétendre des prestations de la caisse a droit pour le moins au remboursement de ses propres cotisations.

2. Prestations  
lors de la  
résiliation des  
rapports de  
service

<sup>2</sup> Le salarié qui, entrant au service d'une autre entreprise de chemin de fer concessionnaire après avoir atteint l'âge de trente ans, est admis dans la caisse de cette entreprise bénéficie non seulement de ses propres versements et cotisations, mais encore de la moitié des contributions ordinaires versées par son ancien employeur après cette date, tous ces montants étant transférés à la nouvelle caisse.

<sup>3</sup> Les conventions spéciales passées entre des entreprises de chemins de fer ou leurs caisses d'assurance, à l'effet de faciliter le passage d'une caisse dans l'autre, sont réservées. Elles doivent être approuvées par l'autorité de surveillance.

#### Art. 86

<sup>1</sup> Sous réserve de l'article 85, les prestations des caisses sont fixées par leurs règlements ou statuts.

VI. Fixation des  
prestations.  
Contestations

<sup>2</sup> Les tribunaux connaissent des contestations relatives au droit à ces prestations.

#### Art. 87

<sup>1</sup> Si une concession est annulée ou transférée ou si la gestion d'une caisse passe à une autre entreprise ou caisse, l'autorité de surveillance prend les mesures propres à sauvegarder les droits des membres.

VII. Mesures  
conservatoires

<sup>2</sup> La dissolution d'une caisse doit être autorisée par l'autorité de surveillance et opérée sous son contrôle. Compte tenu dans une mesure équitable des droits courants, la fortune de la caisse est, sauf prescriptions contraires, répartie entre les ayants droit.

<sup>3</sup> Si l'entreprise est déclarée en faillite ou conclut un concordat, les dispositions de la législation fédérale concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises sont applicables à toutes les caisses soumises à la présente loi.

## CHAPITRE XII

**Dispositions pénales et mesures administratives**

## Art. 88

## I. Contraventions

<sup>1</sup> Celui qui, intentionnellement ou par négligence, aura contrevenu aux prescriptions de la loi sur les chemins de fer, à d'autres lois réglant cette matière, aux dispositions d'exécution, à des conventions internationales y relatives, à la concession ou aux décisions prises en vertu de ces dispositions par l'autorité de surveillance, sera puni, sur dénonciation de celle-ci, d'une amende de cinquante à dix mille francs.

<sup>2</sup> Si des actes punissables ont été commis dans la gestion d'une personne morale de droit public ou privé ou d'une société commerciale, les dispositions pénales sont applicables aux personnes qui ont agi ou auraient dû agir pour elle, la personne morale ou la société commerciale répondant solidairement de l'amende et des frais.

<sup>3</sup> Sont réservées les dispositions du code pénal ainsi que celles de la loi sur la police des chemins de fer.

<sup>4</sup> La poursuite et le jugement des contraventions incombent aux cantons. Les jugements et les ordonnances de non-lieu doivent être communiqués sans délai et sans frais au ministère public de la Confédération, à l'intention du Conseil fédéral, sous forme d'expédition complète.

## Art. 89

## II. Mesures administratives

<sup>1</sup> Les fonctionnaires, employés ou autres agents d'une entreprise concessionnaire qui, dans l'exécution de leur service, ont donné lieu à plusieurs reprises à des plaintes fondées doivent être relevés de leurs fonctions lorsque l'autorité de surveillance le requiert. Il en va de même des membres d'organes de l'entreprise de chemin de fer qui occupent de tels postes temporairement ou à titre permanent.

<sup>2</sup> Lorsqu'une décision exécutoire de l'autorité de surveillance n'est pas observée dans un délai raisonnable en dépit d'une mise en demeure, cette autorité peut exécuter ou faire exécuter la décision par des tiers aux frais du défaillant, indépendamment de l'introduction et de l'issue des poursuites pénales.

## Art. 90

## III. Retrait de la concession

En cas de violation grave ou réitérée de la présente loi, de ses prescriptions d'exécution ou des dispositions de la concession, l'Assemblée fédérale peut en tout temps retirer la concession sans indemnité et ordonner les mesures qui s'imposent.

## CHAPITRE XIII

**Dispositions transitoires et finales**

## Art. 91

<sup>1</sup> Les dispositions des concessions, qui sont contraires à la présente loi, sont abrogées; il en est de même de celles qui concernent le système de traction, le nombre des voies et celui des trains à mettre en service par jour, les vitesses des trains, le transport des bagages à main et la réduction ou le relèvement des taxes suivant le bénéfice net.

I. Abrogation de dispositions des concessions

<sup>2</sup> Les dispositions des concessions, qui se rapportent au rachat, restent en vigueur jusqu'à l'expiration de la durée desdites concessions.

## Art. 92

Jusqu'au moment où seront établis les principes visés par l'article 45 pour déterminer la rémunération des prestations accomplies en faveur de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, les indemnités versées aux chemins de fer secondaires seront au moins celles qui sont prévues à l'article 4 de la loi du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires.

II. Indemnité postale aux chemins de fer secondaires

## Art. 93

<sup>1</sup> Lorsque la concession est annulée en vertu des articles 8 ou 90, la liquidation forcée de l'entreprise de chemin de fer s'opère en conformité des dispositions de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite. En revanche, les biens constitués en gage conformément à l'article 9 de la loi du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises sont réalisés et répartis d'après cette dernière loi. L'article 15 de cette loi est également applicable.

III. Liquidation forcée et concordat après l'annulation de la concession

<sup>2</sup> Il en est de même pour le concordat. Est applicable l'article 52, chiffres 1 et 3 à 7, de la loi concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises.

## Art. 94

Le Conseil fédéral fixe les émoluments à percevoir pour l'application de la présente loi.

IV. Émoluments

## Art. 95

<sup>1</sup> Les articles 3, 4, 7 à 9, 21, 22, 39 à 44, 46 à 48, 88, 89 et 94, ainsi que les chapitres trois, six, sept, neuf et onze de la présente loi s'appliquent par analogie aux entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale.

V. Application de la législation sur les chemins de fer à d'autres entreprises

<sup>2</sup> L'article 58 est applicable pendant dix ans aux services concessionnaires de transport routiers qui remplacent des chemins de fer du trafic général et à ceux qui sont issus d'une transformation de tels chemins de fer en vertu de la loi fédérale du 21 décembre 1949, complétant la loi sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation. Le délai de dix ans court à partir de la mise en exploitation du nouveau mode de transport et pour les services déjà transformés à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>3</sup> Les articles 88, 89 et 94 s'appliquent aux entreprises de trolleybus.

<sup>4</sup> Les articles 80 à 86, 87, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, 88, 89 et 94 s'appliquent par analogie aux entreprises de téléphériques, de téléphériques à sièges, d'ascenseurs et de traîneaux à neige qui sont au bénéfice d'une concession fédérale.

<sup>5</sup> S'il apparaît opportun d'unifier le droit applicable aux différentes entreprises de transport, le Conseil fédéral est autorisé à étendre l'application des dispositions de la présente loi ou d'autres lois relatives aux chemins de fer à des services de transport exploités en complément ou en remplacement du chemin de fer par celui-ci ou par d'autres entreprises.

#### Art. 96

<sup>1</sup> Sont abrogées toutes les dispositions qui sont contraires à la présente loi, notamment:

1. La loi du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (RS 7, 3);
2. La loi du 28 juin 1889 concernant les caisses de secours des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur (RS 8, 597);
3. La loi du 28 juin 1895 concernant le droit de vote des actionnaires des compagnies de chemins de fer et la participation de l'Etat à l'administration de ces dernières (RS 7, 219);
4. La loi du 27 mars 1896 sur la comptabilité des chemins de fer (RS 7, 222);
5. La loi du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires (RS 7, 118), sous réserve de l'article 92 de la présente loi;
6. La loi du 18 juin 1914 concernant les émoluments à payer pour les concessions d'entreprises de transport (RS 7, 987);
7. L'article 111, lettres *c* à *e* de la loi d'organisation judiciaire, du 16 décembre 1943 (RS 3, 521);
8. L'article 9 et la dernière phrase de l'article 11 de la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer (RS 7, 27);

9. L'article 17, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus (RO 1951, 663);
10. L'arrêté fédéral du 23 décembre 1904 donnant pouvoir au Conseil fédéral d'autoriser les modifications du système d'exploitation des chemins de fer (RS 7, 31);
11. L'arrêté fédéral du 14 décembre 1921 concernant le calcul du produit net des chemins de fer privés, sous réserve de l'article 92 de la présente loi (RS 7, 236);
12. L'arrêté fédéral du 21 juin 1907 appliquant aux entreprises de navigation concédées la législation fédérale en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique (RS 7, 393).

<sup>2</sup> Sont abrogés les actes législatifs suivants, sous réserve des droits et créances qui en découlent pour la Confédération, les cantons, les communes et les particuliers:

13. La loi du 2 octobre 1919 concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique (RS 7, 243);
14. La loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation (RS 7, 248);
15. La loi du 21 décembre 1949 complétant la loi sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation (RO 1950, 367);
16. L'arrêté fédéral du 18 juin 1907 accordant une subvention de cinq millions de francs au canton des Grisons pour la construction de lignes de chemin de fer de Bevers à Schuls et d'Ilanz à Disentis (RS 7, 242);
17. L'arrêté fédéral du 18 décembre 1918 concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance (RS 7, 246);
18. L'arrêté fédéral du 22 octobre 1937 instituant une aide en faveur des entreprises privées de chemin de fer et de navigation dont l'exploitation est compromise par la crise (RS 7, 247).

<sup>3</sup> L'article 8 de la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer reçoit la teneur suivante:

«Les contraventions aux articles 3 et 5 sont punies des arrêts ou de l'amende, les autres, de l'amende.»

#### Art. 97

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi et arrête les prescriptions d'exécution.

Entrée en vigueur  
et exécution

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats.

Berne, le 20 décembre 1957.

*Le président, Stähli*

*Le secrétaire, F. Weber*

Ainsi arrêté par le Conseil national.

Berne, le 20 décembre 1957.

*Le président, R. Bratschi*

*Le secrétaire, Ch. Oser*

---

Le Conseil fédéral arrête:

La loi fédérale ci-dessus sera publiée en vertu de l'article 89, 2<sup>e</sup> alinéa, de la constitution fédérale et de l'article 3 de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux.

Berne, le 20 décembre 1957.

Par ordre du Conseil fédéral suisse:

*Le chancelier de la Confédération,*

**Ch. Oser**

10857

Date de publication: 26 décembre 1957

Délai d'opposition: 26 mars 1958

---

## **LOI FÉDÉRALE sur les chemins de fer (Du 20 décembre 1957)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1957
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1957
Date	
Data	
Seite	1191-1220
Page	
Pagina	
Ref. No	10 094 883

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.