

**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse  
**Herausgeber:** Union syndicale suisse  
**Band:** 7 (1915)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Les cheminots et l'assurance-maladie et accidents  
**Autor:** Lattmann / Noetzli, Albert / Duby  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-383075>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 25.11.2024

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

paysan et le fermier payeront simplement la différence sur les intérêts et sur ce qu'ils doivent acheter eux-mêmes. Les subventions de l'Etat et les tarifs douaniers plus élevés resteront exclusivement un avantage pour les riches paysans et pour les capitalistes fournisseurs des petits paysans.

*La belle patrie avec ses belles montagnes, les jolies vallées et les vertes campagnes, restera peuplée de malheureux petits paysans, comme nos villes et centres industriels resteront peuplés en majeure partie de pauvres ouvriers, aussi longtemps que le capitalisme et l'Etat bourgeois resteront les maîtres de la société humaine.*

(A. suivre).



## Les cheminots et l'assurance-maladie et accidents

On nous prie de publier le rapport suivant:

Les débats qui ont eu lieu aux Chambres fédérales à l'occasion de la discussion du projet de loi complémentaire concernant l'assurance-maladie et accidents, ont roulé sur la position des cheminots, de ceux des Chemins de fer fédéraux en particulier, vis-à-vis de la dite assurance, à un point qui a provoqué un légitime étonnement. — Au Conseil des Etats d'abord, puis au Conseil national, Messieurs Böhi (Thurgovie) et Secretan (Vaud) se sont tellement emportés au sujet d'une « promesse Comtesse », que les non initiés auraient pu être tentés de croire qu'il s'était passé des choses impossibles à soutenir au grand jour. Il est vrai que MM. les accusateurs ont reçu leur réponse déjà aux Chambres, de même qu'à la séance du Conseil d'administration de l'assurance-accidents, et que leurs affirmations ont été ramenées à ce qu'elles sont en réalité: une méconnaissance totale des circonstances et une reproduction fort incomplète des démarches auxquelles le personnel des entreprises de transport a dû se livrer afin de sauvegarder sa situation.

La direction du Cartel se réserve de soumettre plus spécialement au personnel des chemins de fer un exposé circonstancié de la question. La présente explication est destinée au public en général:

1° Le personnel des chemins de fer était soumis jusqu'à présent à une responsabilité spéciale, différente de la responsabilité ordinaire en tant qu'il s'agissait d'accidents survenus dans l'exploitation et dans les travaux accessoires impliquant des dangers inhérents à celle-ci et aussi dans la construction des chemins de fer. C'était la responsabilité civile illimitée, qui couvrirait sans autre les accidents graves également.

Il se trouvait aussi soumis à un autre système, en tant, du moins, qu'il s'agit du personnel des Chemins de fer fédéraux, lequel, grâce à sa propre assurance (règlements numéros 29 et 30), était en grande partie au bénéfice d'une situation plus favorable que celle garantie par la responsabilité civile comme telle. Ce que l'on a invoqué comme avantage de l'assurance accidents pour les ouvriers de l'industrie: de meilleurs indemnités en cas d'accidents graves, n'en était donc un pour les cheminots que dans des cas excessivement rares.

2° C'est pourquoi, au cours des discussions préliminaires sur la loi, la direction des Associations des chemins de fer a rendu par deux fois (11 octobre 1907 et 5 décembre 1908) les Chambres fédérales attentives à cet amoindrissement de la position du personnel des chemins de fer et a demandé qu'il y soit remédié et, à ce propos, on a soulevé la question du maintien de la responsabilité civile en matière de chemins de fer, puisque celle-ci subsiste avec tous ses avantages pour les voyageurs et, partant, pour les cheminots en tant que voyageurs.

3° On sait que, dans son art. 60, qui a déjà donné lieu à une révision, la loi n'a pas tenu compte de cette demande et, ainsi, les cheminots ont dû se contenter, bon gré mal gré, de la perspective d'être soumis à une assurance qui constituait non pas une amélioration de leur position sociale, mais un amoindrissement sensible.

4° Dès lors, n'était-il pas indiqué de s'enquérir auprès des administrations respectives afin de savoir comment serait régularisée la situation du personnel, celle-ci n'ayant pas toujours dépendu d'une loi, mais, dans un certain nombre de cas, de règlements de service (règlements 29 et 30), du moins pour ce qui est des Chemins de fer fédéraux?

Cette façon de procéder n'avait rien d'incompréhensible et n'était point nouvelle; rappelons seulement, à ce propos, l'attitude du personnel du G. B., que personne ne s'est avisé de blâmer.

5° Les informations auprès des C. F. F. prirent leur cours habituel et régulier: On fit d'abord une interpellation au Conseil d'administration; son résultat n'ayant pas eu le don de rassurer le personnel, une audience fut demandée à la Direction générale, qui eut lieu le 23 décembre 1911. Si elle n'a pas eu le résultat désiré, c'est pour des motifs d'ordre personnel, que nous ne relèverons pas à cette place, parce qu'il s'agit de personnes décédées dans l'intervalle.

En fin de compte, le personnel s'adressa au Département des chemins de fer, comme il l'a déjà fait dans mainte et mainte autre question. Là, on lui répondit — ce qui coule d'ailleurs de



