

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 134 (1989)
Heft: 3

Artikel: Le service militaire des chemins de fer (SMC)
Autor: Quartier, Vincent
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344910>

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: 04.12.2024

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

Le service militaire des chemins de fer (SMC)

Par l'adjudant sous-officier Vincent Quartier



Après un survol de l'historique des chemins de fer militaires et des missions attribuées à une compagnie de sapeurs du rail de l'armée française en Indochine¹, je vous propose de faire connaissance avec les troupes de chemins de fer de notre armée.

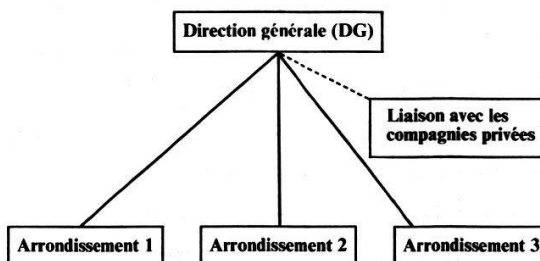
* * *

Le 16 août 1856, le Département militaire adoptait les premières « *Prescriptions pour le transport des troupes par les chemins de fer suisses* » élaborées par le haut-commissaire à la guerre de la Confédération. Depuis, lors de chaque crise importante (1870, 14-18, 39-45), l'armée et les chemins de fer suisses seront étroitement liés pour de nombreuses raisons pratiques et logiques, notamment dans les premières heures d'une mob G, pour l'acheminement des hommes vers leur place de rassemblement de corps.

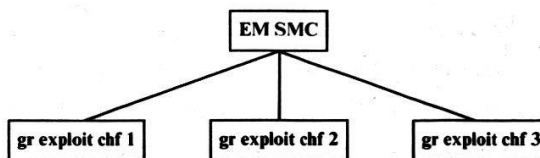
L'image du SMC que vous découvrirez ci-dessous est cependant sujette à d'importantes modifications qui surviendront dans le cadre de la nouvelle réorganisation de l'armée, mais ses missions essentielles resteront les mêmes.

Organisation du SMC

L'infrastructure *civile* de nos chemins de fer fédéraux se résume, en gros, à quatre éléments de direction dont voici l'organigramme:



Pour des raisons pratiques, le *service militaire chemins de fer* garde le même profil en intégrant les diverses compagnies de chemins de fer privées:



* * *

¹ V. RMS N° 4, avril 1988, RMS N° 6, juin 1988.

Provenance des effectifs du SMC

Le service militaire des chemins de fer est comparable, au point de vue effectifs, à une grande unité d'armée (Division). Il est cependant toujours difficile d'expliquer à un artilleur ou à un fantassin la configuration de cette troupe de «spécialistes». J'espère donc être assez clair en vous décrivant le système d'incorporation qui va suivre.

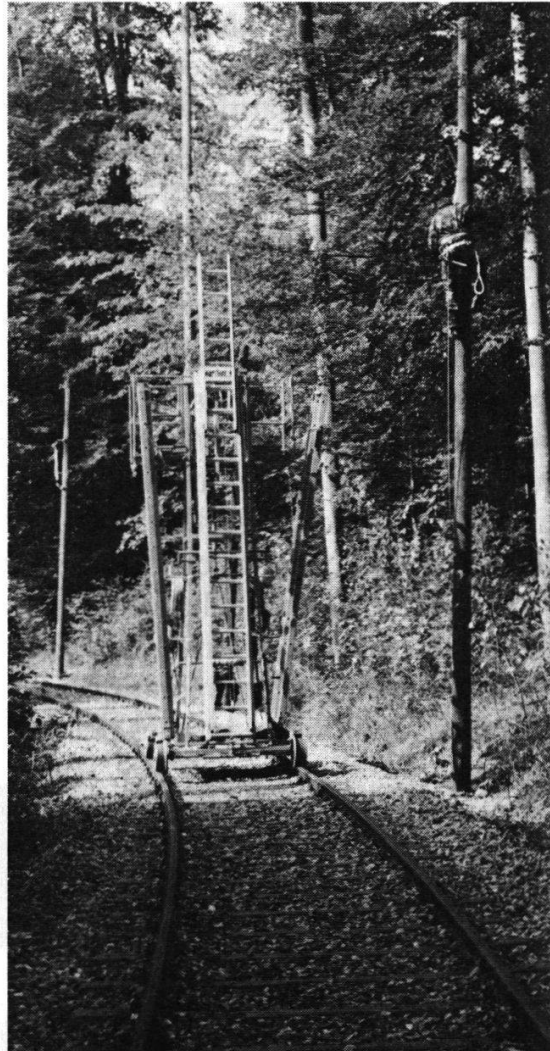
La majorité des employés CFF et des compagnies privées ne sont plus astreints au service militaire après avoir accompli leur ER (art. 13.6). Les chemins de fer de notre pays étant militarisés en cas de mob G, on a, à juste titre, préféré utiliser les compétences professionnelles de ces spécialistes afin de garantir la continuité de l'exploitation de ce moyen de transport important. Certains de ces employés civils sont néanmoins équipés de fusil d'assaut ou de pistolet. Entraînés au tir régulièrement, ces hommes porteraient l'uniforme CFF et le brassard fédéral lors d'une mob G. Ils continueraient leur travail civil tout en assurant la protection rapprochée des installations qu'ils desservent (*police ferroviaire*).

D'autres cheminots restent astreints au service militaire et sont incorporés, après leur ER, dans une compagnie état-major d'un groupe d'exploitation chemins de fer (*Cp EM gr exploit chf*) dont nous verrons le rôle plus loin.

Certains cadres civils reçoivent également une formation d'officiers chemins de fer et sont affectés dans un

état-major de groupe d'exploitation, dans l'*EM du SMC*, ou détachés dans une *unité d'armée (UA)* en tant qu'officier de liaison transmettant les besoins en transports par rail de ces troupes au gr exploit chf dont elles dépendent.

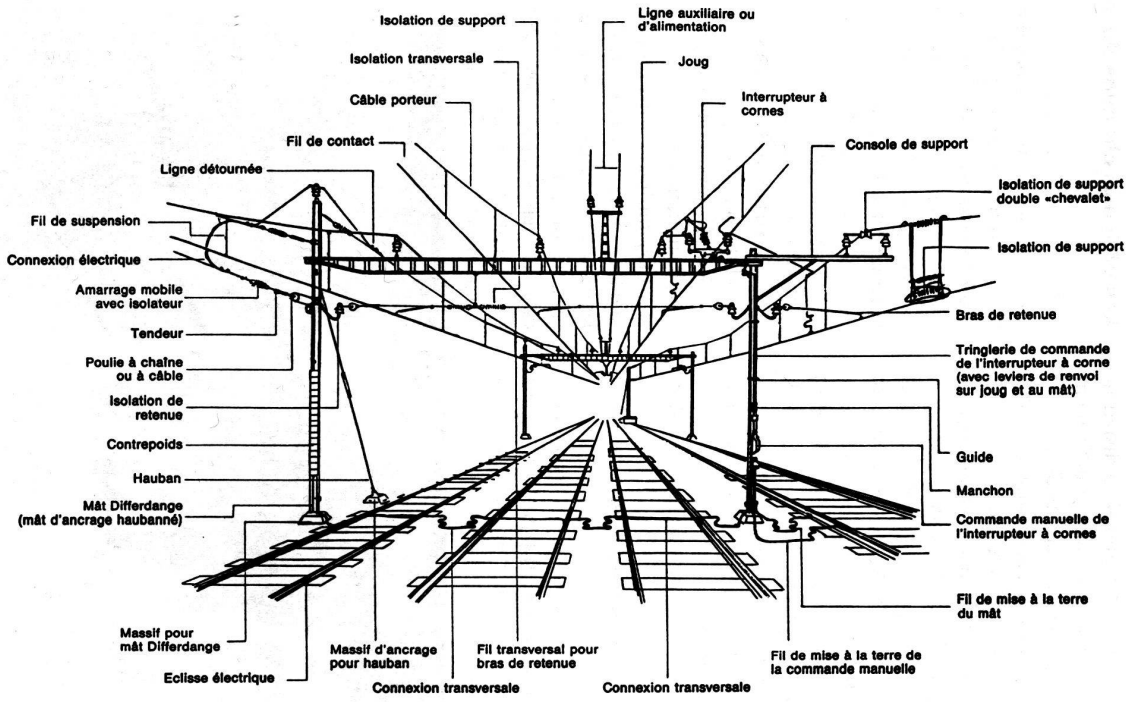
Et les sapeurs du rail? Curieusement, ce ne sont pas des cheminots! Issus des métiers du bâtiment ou de la métallurgie, ce sont des soldats com-



Travail en hauteur pour les hommes de la ligne de contact!

(Photo: sdt Jacquat G.)

Les lignes de contact. Une sacrée toile d'araignée qu'il s'agit de bien maîtriser !



plémentaires (SC), appelés à disparaître dans un proche avenir, qui forment les détachements chemins de fer (*dét chf*). Certains de leurs camarades, plus proches des métiers de l'électricité, sont incorporés dans les détachements des lignes de contact (*dét li cont*).

Pour résumer, nous pouvons regrouper les soldats du rail en quatre catégories:

1) Cheminots en uniformes CFF et armés / Police ferroviaire.

2) Officiers chemins de fer / EM SMC, EM gr exploit chf ou détachés dans une UA.

3) Soldats chemins de fer / cp EM gr exploit chf.

4) SC chemins de fer / dét chf, dét li cont.

Voyons maintenant le rôle de chacun, en ne revenant peut-être pas sur celui de la police ferroviaire, déjà décrit plus haut.

Les officiers chemins de fer

S'ils ne sont pas détachés dans une UA, les officiers chemins de fer sont incorporés dans l'EM d'un gr exploit chf et occupent une fonction bien précise dans différents services dont voici un échantillonnage:

- Commandement
- Exploitation
- Traction
- Construction, mises hors d'usage, transmissions
- SPAC, police ferroviaire
- Renseignements

Pour simplifier, nous pouvons dire que leur tâche principale est d'assurer les transports civils et militaires par rail, en fonction des diverses demandes et en dépit des différents événements pouvant survenir lors d'une mob G ou d'un conflit.



Inspection d'un chantier de réfection de voie. (Photo: sdt Jacquat G.)

Les soldats chemins de fer

Pour la plupart employés des CFF ou des compagnies privées, ces hommes sont incorporés dans une cp EM gr exploit chf. Ils sont répartis, selon leur spécialisation, dans trois sections distinctes (élite et landwehr):

- sct commandement
- sct transmissions
- sct renseignements

Une quatrième section, la section surveillance, est formée, quant à elle, par des soldats de la classe landsturm, provenant de différentes armes, et dont la mission est d'assurer la sécurité rapprochée du PC. Cette compagnie a pour tâche principale de desservir l'EM gr exploit chf dans les besoins suivants:

- ravitaillement en vivres, matériel et munitions
- transmissions
- renseignements
- protection rapprochée et contrôle d'entrée du PC
- personnel de service, ordonnances d'officiers, courrier, etc.
- transports routiers.

SC chemins de fer

Vous seriez certainement surpris par ces soldats complémentaires incorporés dans les détachements chemins de fer ou les détachements lignes de contact. Chaque groupe d'exploitation dispose de dix dét chf ou dét li cont, soit environ 1500 hommes. Peut-être les avez-vous déjà entrevus,

lors d'un voyage, par la fenêtre d'un wagon, travaillant le long de la voie? A chacune de leurs entrées en service (2 semaines tous les 3 ans), ils héritent d'un chantier ferroviaire réel (réfection de voie ou remplacement de la ligne de contact). Quelles que soient les conditions de la météo, ils ont à cœur de le terminer à la date prévue. Travaillant de jour et de nuit, ils remplacent abondamment leur éventuel manque de rigueur militaire dû à une instruction de base trop courte, par une énorme bonne volonté qui a souvent étonné l'ancien carabinier qui écrit ces lignes.

Appelés à renforcer ou à remplacer le personnel civil, en cas de conflit, ces détachements sont instruits, lors de leurs cours de complément, par des officiers techniques, spécialistes de la voie (ingénieurs CFF ou compagnies privées) et encadrés par du personnel civil des chemins de fer.

Un chantier parmi tant d'autres

A titre d'exemple, voici quel a été le travail effectué par les «sapeurs du rail» du dét chf 12 lors de son cours de complément 1983.

Les nonante hommes de ce détachement valaisan avaient pour mission de remplacer 1200 mètres de voie (rails, traverses et ballast) sur la ligne Martigny-Orsières, entre le centre d'embouteillage Orsat et Martigny-Bourg. Du fait des passages des convois à l'horaire, le travail principal s'effectuait de nuit, entre 23.00 et 06.00. Un effectif

réduit s'occupait des travaux de finition en journée, entre chaque passage de train.

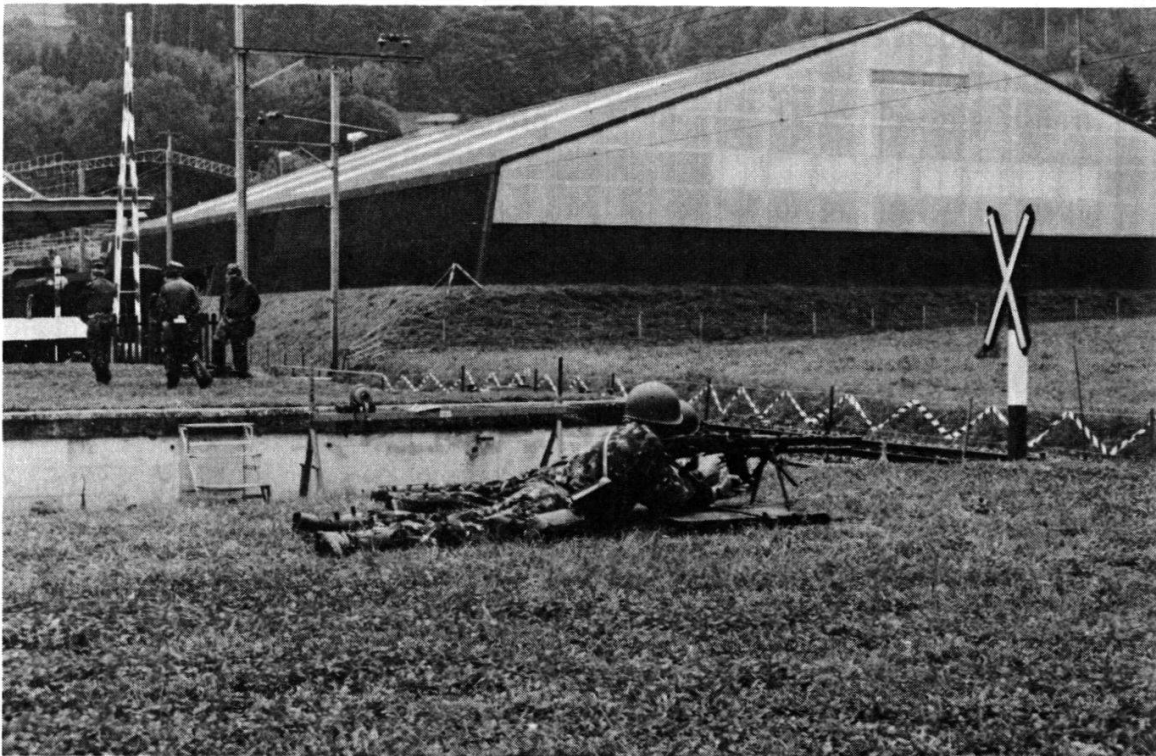
Ainsi, en une semaine et demie, si l'on décompte l'entrée en service et les travaux de démobilisation, le dét chf 12 aura manipulé 2400 mètres de rail, 2000 traverses et 750 tonnes de ballast. A titre indicatif, un rail de type standard mesure 36 mètres et pèse environ 1,4 tonne (30 à 40 kg au m).

Avec un effectif bien sûr plus réduit, ce chantier aurait coûté deux mois et demi de travail aux employés du Martigny-Orsières. Lorsque l'on sait que l'ensemble de ces soldats n'a pas été retenu pour une école de recrues «normale», on reste songeur face à ces chiffres.

Par cette courte présentation du service militaire des chemins de fer, j'espère vous avoir fait découvrir ou mieux connaître une facette intéressante de notre armée de milice.

Amis lecteurs! Lorsque vous embarquerez vos hommes ou vos M 109 à bord d'un train, lors d'un prochain service, ayez une pensée pour vos camarades des troupes de chemins de fer: si le pays avait besoin de vous, les cheminots feraient l'impossible pour que vous passiez!

V. Q.



Chaque dét chf possède un groupe de sécurité qui assure la protection rapprochée des chantiers.
(Photo: sdt Jacquat G.)