

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 140 (1995)
Heft: 4

Artikel: Le Service militaire des chemins de fer
Autor: Christinat, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345519>

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: 06.02.2025

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

Le Service militaire des chemins de fer

Par le major Michel Christinat¹

Avec cet article sur le service militaire des chemins de fer, nous commençons une présentation systématique des armes et des services que l'on trouve représentés dans les grands états-majors. Nous avons demandé aux chefs d'armes et de service du corps d'armée de campagne 1 de présenter d'une manière «journalistique» leur domaine de spécialité, en montrant si nécessaire comme les choses se présentent dans le secteur du premier corps. (Rédaction)

Le redimensionnement de notre armée, la simplification des procédures des transports par rail, la mobilité accrue de nos troupes ainsi que la globalisation de la réflexion et de la planification relatives aux besoins de transport de tous les partenaires de la défense générale ont conduit à une adaptation de la mission et de l'organisation du Service militaire des chemins de fer (SMC).

Un peu de préhistoire²

Avant d'aborder le présent et le futur, un bref retour dans la préhistoire du SMC, il y a un peu plus de cent ans, pour montrer que la roue ailée du chemin de fer militaire prend aussi racine dans l'histoire profonde de notre armée fédérale et qu'elle recèle quelques belles pages.

Alors que le train en Suisse effectue ses premiers tours de roues le 9 août 1847 entre Zurich et Baden,

des convois militaires commencent vraisemblablement à circuler en été 1849. La Suisse romande connaît, quant à elle, son premier transport de troupe le 4 juillet 1856, une école de recrues d'artillerie se déplaçant de Morges à Lausanne par train: 2 locomotives, 1 voiture pour les officiers, 12 wagons plats – des «plateaux» – pour les canonniers et le matériel, 17 wagons couverts – des «bahuts» – pour les chevaux et leurs accompagnants ainsi que 2 wagons-frein pour rouler en toute sécurité...

Le premier état-major SMC est créé en 1870 et rattaché à l'état-major général comme organe coordonnateur des cinq compagnies ferroviaires privées de l'époque, encore fort soucieuses de garder leur grande liberté d'action et... de tarif. L'exploitation de guerre des chemins de fer, pendant la guerre de 1870-1871 et l'internement de 90 000 Bourbakis, les met fort à l'épreuve en une période où le ré-

seau est bien moins dense qu'actuellement et le charbon des locomotives plutôt rare. L'Organisation des états-majors et des troupes de 1876 prévoit un effectif de 19 officiers dans cet état-major qui va comprendre depuis lors des officiers cheminots, des officiers mutés d'autres troupes ainsi que des collègues spécialistes «auxquels on octroie un grade correspondant à leur fonction civile». Au cours des années, les effectifs vont grimper jusqu'à environ 50 officiers.

En ce qui concerne les formations du SMC, l'Organisation militaire 1874 permet la création de 8 groupes du génie, parmi lesquels on trouve pour la première fois des compagnies de cheminots de fer, formées de cheminots et de personnel externe. Ces formations ont pour mission de renforcer les entreprises ferroviaires civiles pour assurer l'entretien et le maintien en exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Cette mission est restée

¹Officier chemin de fer à l'état-major du corps d'armée de campagne 1.

²Schweizer Bahnen unter Fahnen. Paul Winter, 1988.

jusqu'à ce jour. Trois ans après la création en 1891 de quatre corps d'armée, les premiers officiers de chemin de fer (1 homme et un cheval) font leur apparition dans ces états-majors.

Les bandes noires au pantalon des officiers de chemin de fer sont d'abord de couleur rouge-carmin, comme celle des officiers d'état-major général. Ce

n'est qu'en 1883 qu'une première différenciation intervient; on ajoute deux «moustaches» or aux revers du col de tunique des «cheminots». La mise en vigueur du règlement sur l'habillement du 11 janvier 1898 fixe ensuite la couleur noire pour les fameuses bandes des officiers de chemin de fer. Celles des officiers EMG resteront rouge-carmin jusqu'en 1917.



Un major, officier de chemin de fer, il y a cent ans (Dépôt des locomotives, Genève).

L'Armée 61

La mission du Service militaire des chemins de fer n'a que peu évolué au cours du temps; elle se définit pour l'essentiel par deux volets:

- assurer les transports de mobilisation de l'armée;
- se tenir ensuite prêt à exécuter les transports de troupes et de matériel militaires.

Pendant l'exploitation de guerre des entreprises de transports publiques, décréte par le Conseil fédéral, celles-ci sont subordonnées au SMC. Le droit de disposer du personnel, du matériel et des installations passe aux autorités militaires, donc aux organes et aux états-majors du SMC.

L'engagement (utilisation autonome) des CFF, de tous les chemins de fer à voie normale ainsi que des chemins de fer à voie étroite, BVZ, FO, GFM, MOB, LSE et RhB, reste en mains du SMC, alors que celui des autres entreprises, dites d'importance régionale ou locale, est du ressort des zones territoriales, pour autant qu'il soit requis, à l'exclusion de toute autre compétence. Sont ici concernés les autres chemins de fer privés, les funiculaires, les tramways, les téléphériques et télésièges, les bateaux et les entreprises de trolleybus.

En résumé, il est correct de parler d'une direction militarisée et centralisée de toutes les entreprises de transport publiques sur rail, sur route et sur l'eau.

En 1994, chacun des quatre états-majors du SMC (la Direction générale et les trois arrondissements des CFF) compte environ 45 officiers, parmi lesquels sont incorporés des spécialistes des principaux chemins de fer privés, BLS, RhB par exemple.

Les formations du génie des chemins de fer sont recrutées, depuis la Seconde Guerre mondiale et jusqu'en 1991, parmi les hommes recrutés dans le service complémentaire. L'heureuse abolition de ce service discriminé va permettre la transformation des détachements en deux groupes du génie des chemins de fer par régiment d'exploitation, avec ses spécialistes «voie», «ligne de contact» et «câbles».

En cas de service actif, la garde des installations ferroviaires incombe avant tout à la Police ferroviaire armée, constituée exclusivement avec une grande partie du personnel statique des chemins de fer, libéré des autres obligations militaires (personnel des gares, services des travaux, entretien, usines et sous-stations électriques). Ils sont équipés pour l'essentiel d'une arme et d'un brassard rouge à croix blanche. Un certain nombre de compagnies de landsturm sont prévues en renfort pour la garde des plus grands centres ferroviaires.

L'horaire de guerre des chemins de fer

Pendant le service actif, l'horaire civil et les pres-



Sapeurs chemin de fer du bataillon du génie des chemins de fer 12 (travaux de contrôle en gare, Palézieux 1994).

criptions qu'il implique restent en vigueur, aussi longtemps que les besoins en transports militaires peuvent être assurés. En fonction des nécessités et sur ordre du commandant SMC, tout ou partie du trafic civil peut être suspendu sur les lignes indispensables à la circulation des trains militaires. La capacité de transport est ainsi adaptée aux priorités du moment, pour reprendre son volume normal dès que possible.

Avec les moyens limités de l'époque, le premier horaire de guerre est mis en vigueur pendant dix jours, en mars 1871, pour assurer le rapatriement des internés de l'armée Bourbaki, alors que 2200 trains militaires supplémentaires circuleront durant huit jours, lors de la mobilisation partielle à fin août 1944, sans mise en vigueur de l'horaire de guerre, une performance que le général Gui-

san relève dans son Ordre du jour du 10 mars 1945.

L'Armée 95

En cas de situations extraordinaires (crise, service actif), le Conseil fédéral peut mettre en vigueur des arrêtés fédéraux lui permettant de suspendre certains droits et libertés dans le domaine des transports.

Cette compétence, qui n'est pas nouvelle, va englober dorénavant de manière plus explicite l'ensemble des transports en faveur de tous les partenaires de la défense générale. Les représentants de ses différentes composantes forment la Commission des transports que préside le sous-chef d'état-major «Logistique» de l'armée.

L'exécution de ces transports répond aux principes suivants:



Char 87 en place sur le wagon Slmmnps, juste avant le calage (ER TML, Grandson 1994).

– chaque partenaire de la défense générale assure de manière autonome ses propres transports, aussi longtemps que ses moyens le lui permettent;

– en cas de manque de moyens de transport, la Commission des transports de l'état-major de défense générale décide des priorités au niveau fédéral.

Les entreprises de transport publiques – CFF et entreprises de transport concessionnaires (ETC) – conservent donc leur autonomie d'entreprise, même dans les situations extraordinaires, tout en restant soumises à l'obligation de respecter les priorités fixées pour les besoins de la défense générale. Elles exécutent les transports en conservant l'organisation et l'infrastructure dont elles disposent pour les transports civils. La collaboration et la coordination entre elles s'établissent en princi-

pe comme pour les transports civils.

L'état-major SMC, comprenant 16 officiers, forme la fraction 333.3 de l'état-major d'armée et se trouve à la tête de l'ordre de bataille 95 du Service militaire des chemins de fer. Il remplit les fonctions suivantes:

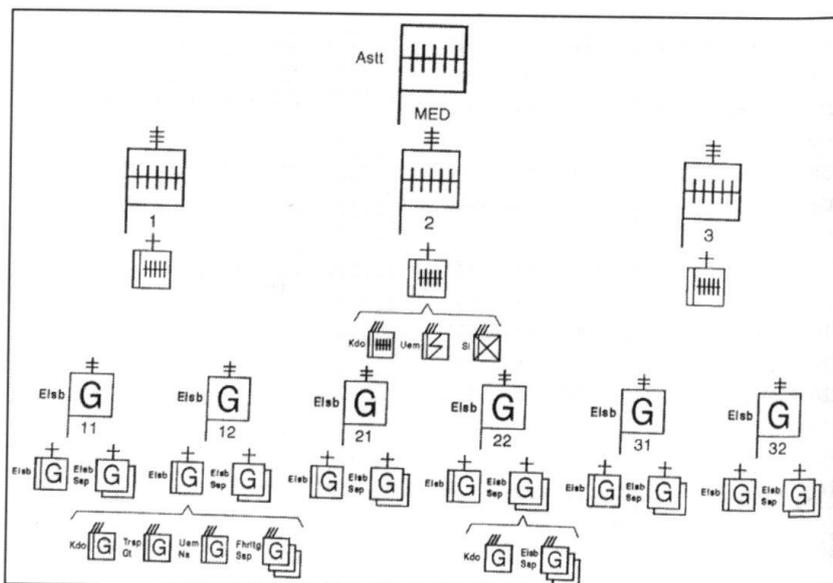
– convertir les priorités de transport fixées en faveur des partenaires de la défense générale en ordres d'opérations à l'intention des entreprises publiques de transport;

– assurer la liaison entre les partenaires de la défense générale et les entreprises de transports publiques;

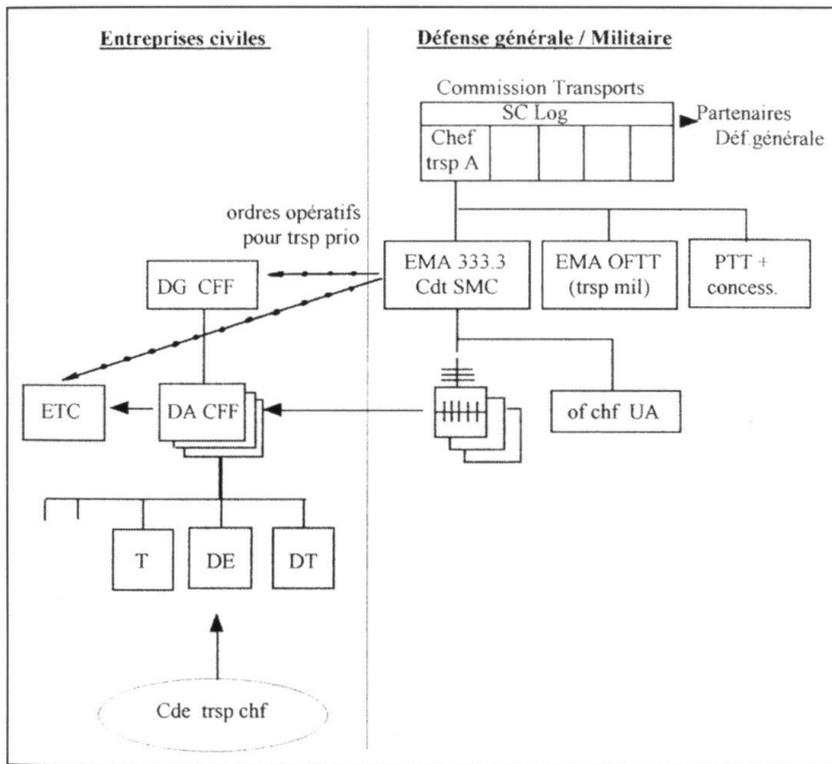
– évaluer la situation du réseau des CFF et de celui des entreprises de transports publiques et l'intégrer dans le cadre du renseignement militaire;

– préparer les bases de décision nécessaires à la coordination de tous les moyens de transport par rail et par eau.

De plus, le SMC a pour mission de conseiller les entreprises de transport publiques dans le domaine du service de protection AC, de conduire les trois régiments de chemin de fer, d'assurer la formation des troupes subordonnées et celle des officiers de che-



Fraction 333.3 de l'état-major d'armée.



Relations SMC-armée-entreprises de transport publiques.

min de fer des Grandes Unités.

Les relations qui en découlent entre SMC, armée et entreprises de transports publiques ressortent du schéma ci-dessus.

De son côté, l'armée appuie les entreprises de transports publiques dans les domaines suivants, liés aux transports de la défense générale:

- appui aux travaux de maintenance des installations ferroviaires et à leur remise en état en cas de destructions;
- conseils dans le domaine du service de protection AC et appui dans le domaine du renseignement.

Les commandes de transports établies par les parte-

naires de la défense générale sont adressées en règle générale aux services de l'exploitation des arrondissements des CFF, respectivement des ETC. En cas de problèmes de capacités, les priorités sont fixées par la Commission des transports, qui transmet ses décisions sous forme d'ordres d'opérations à la Direction générale des CFF, respectivement à la direction de l'entreprise de transport compétente.

Compte tenu de ces principes, les CFF doivent assurer la collaboration et la liaison permanente avec le SMC et les régiments de chemin de fer, informer ces organes sur la situation du trafic, du réseau et de la capacité de transport; ils se tiennent prêts à fournir les

éléments nécessaires à toute prise de décision en rapport avec des transports au profit de la défense générale (par exemple, les préparatifs d'horaires pour gros transports, pour une exploitation de fortune en cas de crise, etc.).

Chaque bataillon du génie des chemins de fer dispose d'environ 400 hommes, 52 véhicules à moteur, dont quelques véhicules du génie, de 21 remorques de transport ou équipées d'un agrégat motorisé. Avec les 4 états-majors et les 23 officiers de chemin de fer incorporés dans les Grandes Unités et à l'état-major d'armée, l'effectif global du SMC se monte à 2600 officiers, sous-officiers et soldats.

L'officier de chemin de fer dans les Grandes Unités

Chaque état-major de corps, de division et de brigade, ainsi que l'état-major des troupes d'aviation et de DCA dispose d'un officier de chemin de fer attribué à la cellule «Transports», alors que l'état-major d'armée dispose de deux officiers de chemin de fer. Ayant généralement une fonction de cadres aux CFF, ces spécialistes mettent directement à disposition de l'armée leurs connaissances professionnelles dans les domaines de la circulation et de la traction des trains pour les transports de troupes, de véhicules et de matériels militaires. L'officier de chemin de fer d'une Grande unité assume

principalement les tâches suivantes:

- aide de commandement au sein de son état-major;
- conseils techniques à la troupe lors des planifications de mouvements;
- conseils techniques aux officiers auto des troupes subordonnées et, pour le service d'instruction, calcul des devis des transports par chemin de fer avant l'autorisation par l'échelon de commandement compétent;
- reconnaissances et participation aux opérations de chargement ou de déchargement (conseils techniques, contrôle et prévention des accidents).

A l'occasion de transports importants (10-20 trains), il assumera dans le terrain des tâches de contrôle et de liaison entre son état-major et les organes de surveillance du trafic des entreprises concernées. Armée 95 n'a en rien changé leur nombre et leur mission auprès de la troupe.

Conclusion

Les chemins de fer transportent actuellement 750 000



Obusier blindé chargé et calé sur son wagon (ER art, Morges 1994).

voyageurs et 125 000 tonnes de marchandises chaque jour, selon l'horaire civil des CFF. En cas de crise, tout ou partie de cette capacité de transport peut être attribuée à la défense générale. Les entreprises de transport publiques disposent d'une organisation professionnelle rodée à toutes les situations; elles sont prêtes en tout temps à faire la preuve de leur efficacité. De nombreuses manifestations nationales, civiles et militaires (fêtes fédérales, expositions, manœuvres et défilés militaires), le prou-

vent depuis bien longtemps, sans que le trafic civil normal doive être réduit.

Les officiers de chemin de fer incorporés dans les états-majors des Grandes Unités sont les représentants de ces entreprises ferroviaires, à disposition de la troupe, pour la planification et l'exécution des transports militaires et pour la liaison nécessaire avec les organes civils.

M. C.