

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 121 (1976)
Heft: 2

Artikel: Entreprises nationales en service actif
Autor: Borel, Denis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344000>

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: 30.03.2025

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

Entreprises nationales en service actif

par le divisionnaire D. Borel

INTRODUCTION

On a souvent vanté, en Suisse, les habitudes pratiquées de 1941 à 1945 par les Etats-Unis d'Amérique, qui transféraient des entreprises civiles en bloc dans l'armée, faisant par exemple, du personnel d'une société de travaux publics, un bataillon du génie.

Ceux qui prônaient cette judicieuse utilisation des compétences et des organisations existantes paraissaient ignorer que, chez nous aussi, on applique ce système de longue date à certaines entreprises de dimension nationale. Il est vrai qu'on n'en parle pas tellement et que l'officier suisse ne l'apprend en général pas lors de ses services d'avancement ou de troupe. Le présent article devrait contribuer à combler cette lacune.

Nous allons donc parler des entreprises civiles responsables des chemins de fer, des lignes d'autocars postaux, des téléphones, du trafic postal, de la production d'énergie électrique, du ravitaillement en carburants, et d'autres activités encore.

En cas de service actif, elles sont toutes plus ou moins « militarisées », mais travaillent au profit de tous les partenaires civils et militaires de la défense générale. Le degré d'intégration dans l'armée est variable d'une entreprise à l'autre comme aussi leur renforcement en moyens proprement militaires.

Le Conseil fédéral peut, dès qu'il lève des troupes pour le service actif, ordonner le passage à l'exploitation de guerre de ces entreprises. Cette métamorphose est délicate, car elle se produira vraisemblablement à un moment dramatique de notre existence nationale et ne devrait entraîner aucune baisse de rendement des entreprises dans les domaines considérés.

On peut prétendre qu'une « militarisation » ne s'impose plus au moment où l'on réalise une défense générale, c'est-à-dire, qu'à côté de l'armée, on organise ou achève d'organiser des grands ensembles de défense civile (protection civile, économie de guerre, service sanitaire coordonné, etc.). Il faut toutefois reconnaître les grands avantages pratiques de la militarisation dans l'état actuel de notre législation. Seule

la loi d'organisation militaire permet d'instruire à satisfaction, dans des cours de l'armée, les cadres de ces entreprises civiles à leurs tâches de défense générale.

CHEMINS DE FER

Les chemins de fer fédéraux ont, à leur tête, une direction générale à Berne; en dépendent trois directions d'arrondissement à Lausanne, Lucerne et Zurich. Les CFF collaborent avec les sociétés de chemins de fer dites privées. Au moment où l'exploitation de guerre est ordonnée, l'ensemble des entreprises de chemins de fer (CFF et privées) et des sociétés de navigation prend une forme militaire appelée « Service militaire des chemins de fer ». Le directeur général, chef du département des transports des CFF, devient colonel, commandant de ce service. Son état-major groupe ses collaborateurs principaux. La compagnie d'état-major, formée en principe de cheminots, lui donne la possibilité d'exercer son commandement même dans des circonstances dramatiques. Les trois directeurs d'arrondissement deviennent commandants de groupes d'exploitation des chemins de fer; chacun d'eux prend à ses ordres les compagnies de chemins de fer privés et les sociétés de navigation de son secteur. Il dispose aussi d'un état-major de professionnels du rail et d'une unité d'état-major.

A chaque groupe d'exploitation sont en outre subordonnées quelque dix unités militaires d'entretien de voies et de lignes de contact, composées d'hommes ne faisant pas partie des entreprises de chemins de fer en temps de paix. Elles doivent supplanter la main-d'œuvre étrangère habituellement chargée de tels travaux.

La grande majorité des cheminots est maintenue dans son statut civil et poursuit son activité habituelle. Les commandants sont toutefois habilités à prescrire un rythme et une durée de travail correspondant à la gravité de l'heure et tout le personnel, soumis aux lois militaires, peut être déplacé au gré des nécessités. Quelques milliers de cheminots constituent la police ferroviaire armée, chargée de la protection des installations du rail; ils servent en tenue de cheminots avec brassard fédéral.

Le service militaire des chemins de fer fournit à l'armée le matériel et le personnel nécessaires pour constituer, avec du personnel sanitaire de l'armée, une vingtaine de trains sanitaires à voie normale et à voie étroite.

Le commandant du service militaire des chemins de fer est subordonné au sous-chef d'état-major logistique du commandement de l'armée. Cet officier général est à la fois président de la commission chargée de la coordination des transports de défense générale et de la poursuite d'un trafic privé rudimentaire. Il fait donc en sorte que tous les besoins — et non seulement ceux de l'armée — soient satisfaits au mieux des possibilités et selon un ordre de priorité qu'il demande au Conseil fédéral de fixer.

Le commandement de l'armée et la direction de l'économie de guerre ont financé l'acquisition d'un nombre important de locomotives Diesel, indépendantes du courant électrique, et d'une grande série de wagons spéciaux pour le transport de chars blindés.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Il y a, dans l'entreprise des PTT, un département des télécommunications. En service actif, son chef devient le commandant du « Service du téléphone et du télégraphe de campagne ». Ses collaborateurs civils constituent son état-major et les 17 arrondissements des téléphones se métamorphosent en groupes (militaires) d'exploitation du téléphone et du télégraphe; l'essentiel du personnel de l'arrondissement correspondant vaque dès lors en uniforme à ses occupations. Il existe un groupe d'exploitation supplémentaire, c'est celui qui coiffe le personnel de l'entreprise privée de Radio Suisse, chargée notamment de la sécurité aérienne (direction du trafic des aéroports).

S'il existe un réseau perfectionné et protégé de télécommunications gouvernemental et militaire, exploité par des formations normales des troupes de transmission, le réseau téléphonique des PTT est largement utilisé par les besoins de défense civile aux échelons inférieurs et pour ceux des troupes sédentaires. Au moment de la mise sur pied de parties de l'armée, les groupes d'exploitation TT « branchent » donc différents réseaux désignés par une lettre-code. Cela a pour effet de priver certains particuliers de l'usage de leur téléphone, mais on a pris soin de ne pas toucher les personnes ayant à jouer un rôle social (ecclésiastiques, médecins, sages-femmes, etc.).

CARS POSTAUX

La division des automobiles des PTT est aussi une organisation destinée à jouer un rôle important en matière de défense générale. Ses cadres dirigeants forment, à la mobilisation, le « Commandement des transports PTT » subordonné au chef des transports de l'armée (lui-même membre de la commission de coordination des transports de défense générale). Dès que l'exploitation de guerre est ordonnée, le personnel des transports PTT et celui des entreprises concessionnaires et urbaines forment un tout structuré, dirigé par le commandant des transports PTT. Le personnel des lignes postales et urbaines garde en principe son statut civil tout en étant soumis, comme les cheminots, aux lois militaires. Toutefois, plusieurs centaines de chauffeurs et de cars des PTT et d'entreprises concessionnaires ou urbaines passent à l'armée à la mobilisation générale. Ils constituent une vingtaine de compagnies de transport PTT (formations militaires) dont un tiers est équipé et prévu pour le transport de patients couchés.

TRAFIC POSTAL

Le trafic postal doit être maintenu en service actif aussi. Les services postaux restent une organisation civile, dans une hiérarchie civile, quelles que soient les circonstances. Toutefois, une partie du personnel est constitué en postes de campagne — formations militaires — pour assurer l'acheminement du courrier destiné aux militaires. De la poste du lieu d'expédition jusqu'au centre postal de la ville la plus proche du stationnement du militaire, le courrier suit la voie civile, mais dans chaque centre important il y a une formation de poste de campagne munie de la liste de stationnement tenue à jour de toutes les formations militaires. Elle procède à l'acheminement du courrier vers le centre postal urbain où les « facteurs » de la troupe viennent chercher les lettres et colis.

CARBURANTS

On sait le rôle important que joue l'approvisionnement en carburants. Des organisations civiles animées par les organes de défense nationale économique se sont chargées de construire les grands dépôts de surface et souterrains contenant les approvisionnements importants,

qui permettraient au Pays et à son armée de vivre et se battre longtemps même coupés de toute importation. En service actif, les compagnies militaires des carburants, qui englobent notamment le personnel d'exploitation des dépôts civils, prennent tous les grands dépôts du Pays en charge. Elles en assurent l'exploitation, la protection, au besoin la mise hors d'usage. Le droit de disposer du contenu ne passe toutefois nullement à l'armée: il reste l'affaire des organes fédéraux d'économie de guerre. Il appartient à ces derniers de décider « qui » (armée, autorités, particuliers) peut percevoir « où », « combien » de carburants.

ELECTRICITÉ

De grandes entreprises se partagent la production et la fourniture du courant électrique. En service actif, l'ensemble de ces entreprises constitue l'« Organisation de guerre des entreprises électriques ». A sa tête se trouve un petit état-major militaire recruté parmi les hommes du métier, mais cet ensemble garde un statut civil; il est structuré de manière à travailler pour les besoins de la défense générale dans des circonstances dramatiques. Il s'agit en particulier de l'abaissement accéléré de lacs artificiels à une cote dite d'alerte pour éviter la rupture de barrages en cas de bombardements, mesure que seul le Conseil fédéral peut ordonner en raison de ses conséquences déterminantes. Le droit passe au général en cas de guerre. L'organisation de guerre des entreprises électriques est aussi chargée — en cas de dommages de guerre — de la répartition de l'énergie restante aux clients prioritaires désignés d'avance ou au gré des circonstances selon les critères de défense générale. Elle pourvoit aussi, bien entendu, aux réparations destinées à maintenir une alimentation au moins sommaire en toutes circonstances.

AUTRES EXEMPLES

Il n'est peut-être pas superflu de signaler aussi d'autres exemples, plus modestes, de « militarisation » d'organisations civiles. Ainsi, une bonne partie du personnel travaillant à la fabrication de piles et de batteries électriques passe dans les compagnies de matériel, qui exploitent les ateliers souterrains où sont produits les mêmes articles, étant donné que leur durée limitée de conservation ne permet pas d'en constituer des

réserves suffisantes en temps de paix. Par ailleurs, tous les patrouilleurs du TCS et de l'ACS avec leurs véhicules entrent, à la mobilisation, dans l'organisation militaire de régulation de la circulation.

Notre Pays dispose d'une organisation civile de météorologie et d'une autre chargée du problème des avalanches. En service actif, le personnel mobilisable de ces organisations, renforcé d'autres personnes, constitue le groupe de météorologie de l'armée, d'une part, le service militaire des avalanches, d'autre part. Est ainsi assurée une transition sans heurts des besoins du temps de paix à ceux du service actif.

CONSIDÉRATION FINALE

Le lecteur aura pu constater la tendance générale à tirer parti des organisations civiles pour les besoins de la défense générale. Les autorités supérieures s'efforcent d'étendre ce principe à d'autres domaines. Les efforts portent actuellement sur la coordination dans le domaine du service sanitaire.

D.B.

