

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 145 (2000)  
**Heft:** 6-7

**Artikel:** Les bataillons du génie des chemins de fer : garants de la circulation militaire et de la circulation civile  
**Autor:** Jufer, Beat  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346021>

### **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:** 29.03.2025

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

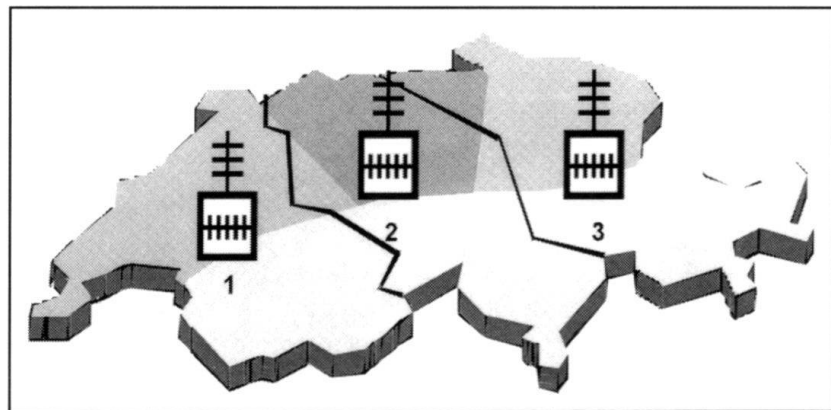
## Les bataillons du génie des chemins de fer: garants de la circulation militaire et de la circulation civile

Veiller à ce que le réseau ferroviaire reste praticable en situation extraordinaire, voilà une des nombreuses tâches confiées à l'armée. A cet effet, elle dispose de 3 régiments des chemins de fer comprenant chacun 1, voire 2 bataillons du génie des chemins de fer. Ces régiments sont subordonnés au commandant du Service militaire des chemins de fer (SMC), lui-même subordonné au sous-chef d'état-major «Logistique».

### ■ Beat Jufer <sup>1</sup>

Le commandement SMC, qui figure dans l'organigramme des CFF SA, fonctionne comme un bureau de division et est en outre la cheville ouvrière constamment disponible du SMC. D'un point de vue technique, les officiers des chemins de fer, incorporés dans les états-majors des Grandes Unités, sont également subordonnés au commandant SMC.

Ces spécialistes sont des professionnels du rail connaissant, tant les particularismes de l'exploitation ferroviaire que les besoins particuliers du transport militaire (par exemple les chars). Ils sont en outre capables de conseiller les commandants en matière d'engagement de sûreté le long des transversales ferroviaires et d'accompagnement de transports. Le régiment des chemins de fer 3 étant engagé pour l'Expo. 02 et le bataillon du génie des chemins de fer 32 ayant été dissous, c'est l'occasion pour nous de nous intéresser à cette troupe de plus près.



### Expo.02: la première troupe déjà au travail

La circulation ferroviaire vers la plate-forme logistique de l'Expo, située à Cornaux/NE, emprunte les embranchements de la fabrique de ciment Juracime SA. Dès lors, afin de garantir l'exploitation de la fabrique durant les transports pour l'Expo également, il a fallu construire une quatrième voie avec 2 aiguillages sur une longueur de 180 m. La tâche a été confiée au bataillon du génie des chemins de fer 31, simultanément occupé à divers travaux de construction de voies et de

lignes de contact pour les CFF et diverses compagnies de chemins de fer privées sur ses propres emplacements de CR (Suisse orientale).

Avant de pouvoir s'atteler à la tâche, il était toutefois nécessaire d'effectuer plusieurs travaux de planification et de passer des accords avec les CFF, les fournisseurs de matériel, les autorités civiles et les autorités militaires. Cette étape franchie, une section renforcée (la plus petite formation d'engagement) a pu commencer les travaux par un bel été indien de 1999. Sa première tâche fut d'évacuer et de déposer des déblais à

<sup>1</sup> Division de la circulation et des transports.

l'aide des moyens lourds de la compagnie d'état-major. Elle a ensuite posé le lit de ballast sur une nappe écoloballast, damé et nivelé le tout (bourrage des traverses). Afin d'accroître la productivité des travaux, la section s'est procurée quelques machines spéciales (louées par l'intermédiaire du groupe «logistique» auprès des CFF et d'une entreprise de pose de voies), en partie exploitées par des militaires.

Les remous connus par Expo. 02 ont, bien sûr, été discutés au sein de la troupe. Le major Roland König, commandant du bataillon, s'est pourtant voulu sans équivoque: «Nous devons remplir cette tâche intéressante dans les délais sans nous soucier des querelles politiques. Aux politiciens de décider de la faisabilité de l'Expo et de l'engagement de l'armée.»

## Instruction à «voie multiple»

Afin de ne pas négliger l'instruction au combat sur les

places de tir du bataillon, 2 sections se sont relayées durant ces travaux de 6 jours. Aux yeux du lieutenant Peter Rhyner, il était cependant évident que, si son équipe avait eu le choix, elle aurait choisi sans hésiter les travaux de construction. Un tel travail exige non seulement d'indéniables compétences techniques mais aussi une certaine robustesse physique: les travaux par équipes, sur des tronçons de voie avec circulation sur les voies voisines, en montagne ou dans des conditions hivernales, sont en effet extrêmement épuisants.

La plupart des sapeurs de chemins de fer viennent de métiers de la construction typiques du génie. L'armée veille toutefois à ce que chaque section dispose de quelques professionnels de la pose de voies. Ces mesures permettent ainsi à cette troupe d'approcher les performances de l'équipe de la voie des chemins de fer ou des entreprises spécialisées privées. La différence essentielle réside

dans le fait que l'armée ne dispose pas d'engins à grand rendement et qu'elle se limite à des réparations d'urgence sur les voies ferrées et sur le réseau de traction.

Avec l'arrivée de sapeurs de chemins de fer recrutés comme tels et instruits dans leur branche spécifique à l'Ecole de recrues du génie 56/256 (Brugg), le niveau technique a nettement augmenté. Les hommes du génie des chemins de fer peuvent être engagés pour d'autres travaux liés au génie (dégagement de routes, préparatifs de combat, aide en cas de catastrophe, etc.). Le bataillon du génie des chemins de fer 32 a par exemple assaini des pentes dans le canton d'Uri, dans le cadre des travaux de réparation des dégâts dus aux avalanches («NEVE»).

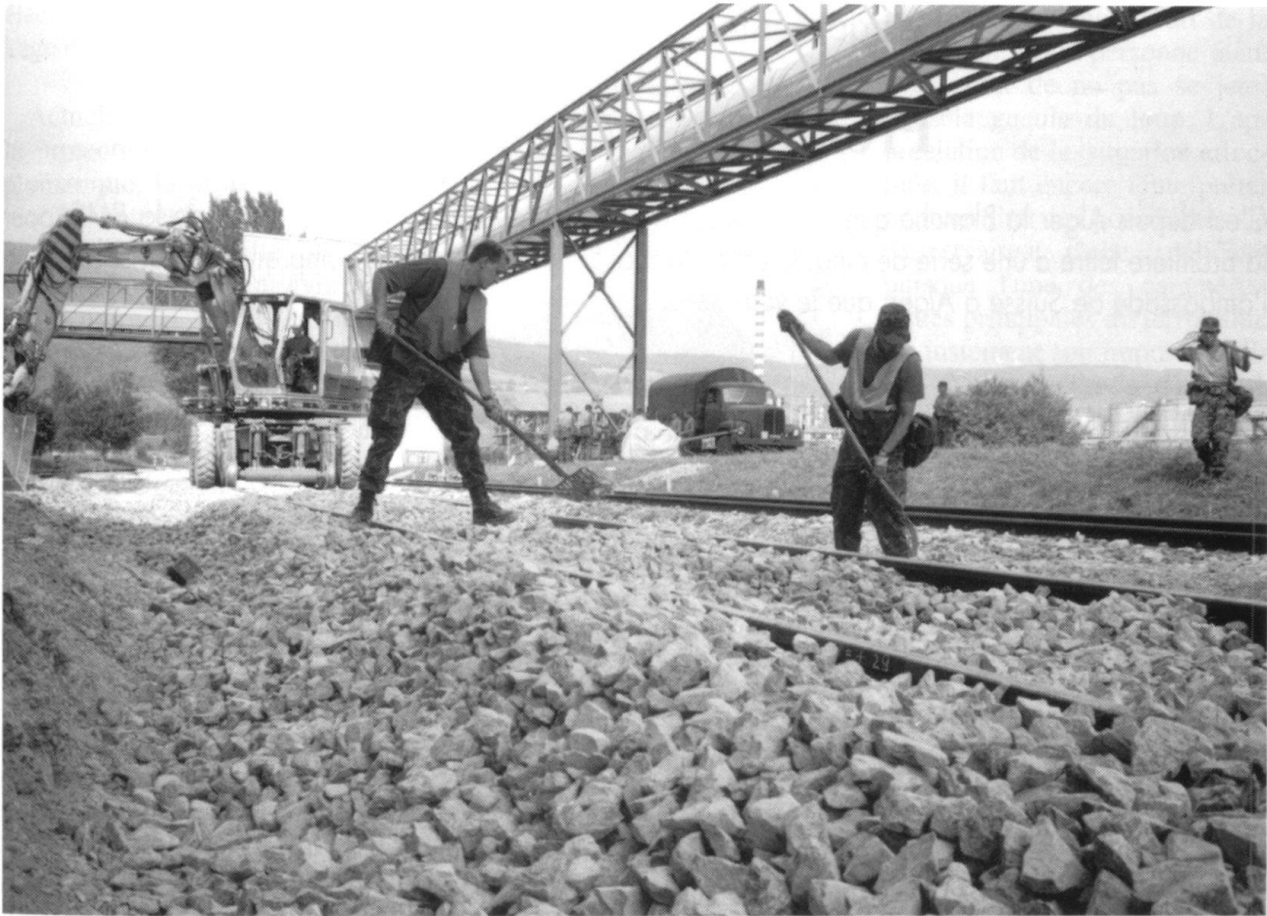
## Réorientation du principe de subsidiarité

Il semble que la valeur militaire du train, moyen de transport autrefois indispensable pour la conduite de la guerre, se réduit comme peau de chagrin. En réalité, avec la construction des nouvelles transversales alpines, l'importance stratégique de la circulation ferroviaire pour la Suisse et l'Europe ne cesse de s'accroître. Les avalanches de l'hiver 1998/99 ont dramatiquement souligné la vulnérabilité des voies de circulation et ses conséquences pour l'économie publique.

Les tentatives de chantage dont a été victime la Deutsche Bahn AG l'an dernier démontrent également la facilité avec



Travail à l'aide d'une poulie découpeuse à benzine selon les prescriptions de la CNA.



*Le bourrage de traverses à l'aide d'une pelle mécanique civile spéciale et à la main.*

laquelle des criminels ou des terroristes peuvent tirer profit d'une telle vulnérabilité.

Les capacités civiles de remise en état en situation extraordinaire arrivent bientôt à leurs limites et ne peuvent pas être engagées dans un contexte stratégique; l'engagement de l'armée coule donc de source. Et il n'est dès lors pas surprenant de constater que toutes les armées disposent de troupes spéciales des chemins de fer.

Suite à la réduction des effectifs décidée dans le cadre de

«PROGRESS», le bataillon du génie des chemins de fer 32 a été dissous le 31 décembre 1999 et ses militaires encore astreints utilisés pour compléter les effectifs du bataillon-frère 31. Aujourd'hui, avec les moyens restants, un engagement global sur l'ensemble du réseau ferroviaire n'est donc plus possible. Dès lors, les axes Ouest-Est et Nord-Sud sont privilégiés. En raison de leur vulnérabilité élevée et de l'absence fréquente de possibilités de contournement, les transversales ferroviaires alpines deviennent ainsi capitales.

Les possibilités d'engagement s'étendent à des activités similaires, telles qu'appui lors de réparations d'urgence sur des installations à courant fort ou lors de la construction de ponts lourds. Les «génies» du chemins de fer pourraient cependant utiliser leurs aptitudes à reconstruire des infrastructures détruites dans le cadre d'engagements du Partenariat pour la paix.

**B. J.**