

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 23 (1878)
Heft: 5

Artikel: Les voies ferrées et la défense de l'État [fin]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-334862>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

10 m. sur le kilomètre 12, il voit que les carabiniers de l'avant-garde viennent de quitter Buchholz, que la batterie n° 12 se met en mouvement, la tête des dragons du gros a atteint le kilomètre 8, la queue de la II^e brigade n'a pas encore quitté Erstfeld, la 3^e batterie ne s'est pas encore ébranlée et la queue de la III^e brigade est à 1 kilomètre au-delà d'Erstfeld.

Si les troupes doivent arriver au point *b*, on voit que les carabiniers y arriveront à 7 h. 20 m., la batterie à 7 h. 25 m., la tête du gros (dragons) n'atteindra ce point qu'à 8 h. 5 m. — La planche ne permet pas de se rendre compte de l'heure d'arrivée des autres troupes.

Par ce qui précède, on peut se convaincre que l'établissement d'un tableau graphique de marche sur des feuilles préparées à l'avance n'offre pas la plus petite difficulté, et que ce tableau peut présenter dans la pratique de grands avantages. Il vaudrait donc la peine d'en faire un essai par les états-majors de notre armée.

Les voies ferrées et la défense de l'Etat, (Fin.)

(d'après l'*Italia militare*.)

Suivant les cas, elle détache de son sein une *commission exécutive* pour la surveillance des transports des grandes masses.

La commission supérieure est aidée en temps ordinaire dans chacune des 18 régions dans lesquelles est divisé le territoire français, par un officier d'état-major qui dirige et surveille les transports dans sa région respective. Il existe en outre une *Commission d'études* composée d'un officier supérieur d'état-major et d'un fonctionnaire de la Compagnie auprès de chacune des six grandes sociétés qui possèdent les lignes ferrées françaises. Les Commissions doivent, en temps de paix, prendre toutes les mesures nécessaires pour de grands transports de troupes, selon les instructions qui leur sont données par la commission supérieure. En temps de guerre, elle se transforme en *Commission de lignes*, comme nous le verrons par la suite.

Le règlement établi par la commission supérieure distingue les transports *ordinaires* et les transports *stratégiques*, et renferme des règles précises et complètes sur l'accord à établir entre les autorités militaires et les employés des chemins de fer, pour les mouvements de petits ou de grands corps de troupes, par l'exécution des transports, etc. Ces prescriptions se divisent en *techniques* et *militaires* et déterminent invariablement la position du gouvernement vis-à-vis des Compagnies et les obligations de celles-ci envers l'armée.

Les transports stratégiques, c'est-à-dire les grands mouvements de troupes et de matériel de guerre se distinguent en transports *en deça* et *au delà* de la ligne d'opérations. Dans le premier cas, la direction appartient à la commission supérieure et, par elle, à la commission exécutive. De celle-ci dépendent directement les *commissions de lignes* et, par leur intermédiaire, les *commissions d'étapes*, lesquelles ont presque les mêmes attributions que les commandants de lignes et de stations prussiens.

Une fois la mobilisation de l'armée ordonnée, les commissions d'études remplissent les fonctions de commissions de lignes. Cette sage mesure confie la direction des transports en temps de guerre, dans chacun des six groupes formant le réseau ferré français, à des personnes pleine-

ment versées dans la pratique du service et dans la connaissance des lignes et du matériel disponible dans la circonscription où elles doivent exercer leur activité ; de plus, ces agents savent sur quel personnel ils peuvent compter et connaissent les moyens de pourvoir à des remplacements éventuels.

Aux commissions de lignes, outre le personnel choisi par les commissions d'études, viennent se joindre des hommes pris dans l'armée territoriale et désignés par le département de la guerre.

Le rôle d'action de chaque commission de lignes est établi par la commission supérieure ; si les commissions d'études existantes ne suffisent pas on en crée de nouvelles. Les commissions d'études reçoivent leurs instructions de la commission supérieure, fonctionnent comme ses agents et doivent être toujours en correspondance avec elle. En cas de besoin, les commissions d'études peuvent prendre le concours de l'officier d'état-major de chaque région respective.

Les commissions d'étapes dans chaque groupe de lignes ont leur siège dans les localités choisies par la commission supérieure. Elles sont composées de : un capitaine ou officier supérieur, commissaire militaire ; un employé de la Compagnie du chemin de fer, commissaire technique ; dans les points de halte, un officier pour les subsistances.

Après de chaque commission d'étapes, est de service permanent un détachement de troupes, sous les ordres de l'autorité militaire locale.

Les commissions précitées disposent en outre du personnel nécessaire qui est pris dans l'armée territoriale. Tout le personnel des commissions d'étapes est déjà désigné en temps de paix par le ministère de la guerre pour les militaires et par la commission supérieure pour les employés civils.

Pour les transports à faire au delà de ligne d'opérations, on crée des commandements spéciaux. La haute direction du service est confiée à un général ou un colonel et à un ingénieur des chemins de fer ; ces personnes forment la *direction des chemins de fer de campagne* qui est attachée au grand quartier général et reçoit des ordres directement du chef d'état-major.

En cas de divergence d'opinion, l'avis des militaires l'emporte.

Sous les ordres directs du général (ou du colonel) sont placés : un officier supérieur du génie, commandant les ouvriers de chemin de fer militaires ; un officier supérieur d'artillerie ; un officier de l'intendance. En outre, sont attachés à la direction : un payeur principal et le nombre nécessaire d'officiers de toutes armes, d'employés d'administration et des chemins de fer pour l'expédition des affaires. Ce personnel est nommé au moment de la mobilisation par le ministère de la guerre sur les propositions de la commission supérieure.

La direction des chemins de fer de campagne a sous sa dépendance :

- a) *Les commissions militaires pour les chemins de fer de campagne.*
- b) *Les commissions militaires d'étapes des chemins de fer de campagne.*

Les commissions militaires désignées par la lettre *a* dirigent les lignes ferrées au-delà de la base d'opérations dans la zone qui leur est assignée par la direction des chemins de fer de campagne. Elles sont composées de : un officier supérieur, président ; un officier du génie, commandant les ouvriers de chemin de fer militaires ; un employé d'intendance ; un ingénieur des chemins de fer, enfin un payeur. Le président est le chef responsable de la commission et tous les autres lui doivent obéissance. La nomination du personnel se fait comme celle pour la direction des chemins de fer de campagne.

En temps de paix, trois de ces commissions sont tenues au complet :

chacune d'elles se réunit chaque année pendant 15 jours au moins pour étudier les lignes d'une section du réseau français suivant un programme établi par la commission supérieure.

Sous les ordres immédiats du président de la commission pour les chemins de fer de campagne, sont placés les commandants militaires d'étapes qui fixent leur résidence dans les localités désignées par le président. Ces commandements comprennent : un officier, commandant militaire ; un chef de station pris soit dans le corps spécial du génie, soit dans le personnel de la compagnie ; un employé d'intendance et un comptable. Ce personnel, dans chaque corps d'armée, est déjà désigné en temps de paix par le ministre de la guerre sur les propositions du commandant du corps d'armée.

Les attributions des trois commandements dont nous venons de parler, auxquels incombe le service des voies ferrées dans la zone des opérations, sont les suivantes : les directions doivent régler tous les transports par chemins de fer entre les diverses garnisons ou dépôts de l'armée et les stations de transit, c'est-à-dire celles qui marquent le point de passage entre les lignes internes et celles situées dans la zone d'opérations. Elles se tiennent en correspondance suivie avec la commission supérieure résidant près du ministre de la guerre et les commissions d'étapes dans les stations de transit. Ces dernières dépendent réellement de la commission supérieure, mais doivent obtempérer aux ordres qui leur viennent de la direction des chemins de fer de campagne. Les commissions militaires des chemins de fer de campagne reçoivent leurs instructions de la direction qui se tient toujours en rapport avec leurs présidents. Elles sont chargées de la construction, de la démolition et des réparations des voies et ouvrages d'art dans leur circonscription ; elles pourvoient à tout ce qui se rattache à l'exploitation des lignes.

Le personnel d'exécution se compose : 1^o d'un détachement d'ouvriers de chemins de fer du génie militaire ; 2^o d'un détachement du personnel du mouvement et de l'exploitation des lignes, recrutés parmi les employés des compagnies, astreints au service militaire.

Le matériel mobile est fourni par les compagnies sur réquisition de la commission supérieure.

Les commandants militaires d'étapes sont chargés du service local et reçoivent les ordres de la Commission militaire dont ils dépendent. Les divers commandants exercent sur le personnel placé sous leurs ordres le même pouvoir que le président des commissions militaires sur les personnes qui les composent.

Telle est en peu de mots l'organisation militaire des chemins de fer français ; elle est complète, fort bien étudiée et nous ne doutons pas qu'elle ne rende, le cas échéant, les plus sérieux services pour la rapide mobilisation de l'armée et la défense du pays.

SOCIÉTÉ DES OFFICIERS SUISSES.

SECTION VAUDOISE

L'assemblée annuelle des délégués s'est réunie à Lausanne, le 9 février, sous la présidence de M. le major Muret, son président.

34 délégués y assistaient, représentant les 6 sous-sections de Lausanne, Morges, Moudon, Sainte-Croix, Vevey et Yverdon, plus onze districts dans lesquels il n'y a pas de sous-sections.

Après avoir entendu les vœux des sous-sections pour des questions administratives, ainsi que les rapports des délégués de districts sur l'activité militaire dans leurs districts respectifs, M. le major Muret a donné connaissance de son rapport annuel de 1876-1877 duquel nous