

**Zeitschrift:** Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile  
**Herausgeber:** Schweizerischer Zivilschutzverband  
**Band:** 37 (1990)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Sécurité tous azimuts  
**Autor:** Bürki, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-367950>

#### 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:** 20.02.2026

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

## Les organismes de protection des CFF

# Sécurité tous azimuts

**Les Chemins de fer fédéraux, une entreprise de transports qui emploie près de 37 000 collaborateurs, s'efforcent d'amener chaque année à destination 260 millions de voyageurs et 50 millions de tonnes de marchandises sur un réseau ferroviaire de 3000 km. Ces chiffres suggèrent à eux seuls à quel point la sécurité dans tous les domaines occupe une place prépondérante dans les objectifs de l'entreprise. L'article suivant se propose de montrer que les tâches de l'organisme de protection des CFF, qui fait partie d'un dispositif de sécurité fort complexe, présentent de grandes différences avec d'autres organismes de protection d'établissement essentiellement conformes à la loi sur la protection civile. Cet organisme se fonde sur la loi fédérale sur les chemins de fer, la loi sur la protection civile, la loi fédérale sur la protection de l'environnement et les ordonnances qui en découlent.**

A la légendaire sécurité de fonctionnement des chemins de fer et donc à la très faible probabilité de survenance d'un accident s'oppose – du fait même de l'énorme trafic de personnes et de marchandises – un énorme potentiel de dommages éventuels. C'est pourquoi

Hans Bürki, Berne

les CFF ont pour objectif d'éviter les sinistres par des mesures préventives et de limiter les effets d'événements inévitables.

Pour atteindre ces objectifs, on a créé, sur le plan de la sécurité, toute une série de structures et d'organisations, parmi lesquelles la défense d'entreprise et les organismes de protection d'établissement des CFF qui peuvent être utilisées aussi bien en temps de paix qu'en temps de crise.

### Les défenses d'entreprise des CFF

Les CFF disposent aujourd'hui d'un potentiel considérable de personnel et de moyens matériels qui, à l'instar des sapeurs-pompiers d'une entreprise, peuvent être mis sur pied et utilisés en cas de sinistre. Du point de vue historique, c'est en 1874 que l'on mentionne pour la première fois des «sapeurs-pompiers de la gare». Dans les années 1935–1966, ce sont les membres de la protection antiaérienne des chemins de fer, en uniforme bleu, tous militaires gradés, qui jouèrent le rôle d'intervenants internes aux chemins de fer. Lorsque fut votée en 1967 la loi sur la protection civile, les organismes de protection d'établissement remplacèrent la protection antiaérienne des chemins de fer.

Ces organismes de protection d'établissement furent complétés et renforcés par des porteurs d'appareils respiratoires, des défenses hydrocarbures et des formations de trains d'extinction et de sauvetage roulant sur rails. La révision de l'OPCA permit aux CFF de rassembler au 1<sup>er</sup> janvier 1987 les organismes de protection d'établissement, les défenses hydrocarbures, les sapeurs-pompiers d'entreprise, les formations avec protections respiratoires et les trains d'extinction et de sauve-

tage au sein d'une seule unité appelée la défense d'entreprise CFF. Il était ainsi devenu possible de mieux répondre aux besoins spécifiques des chemins de fer en matière de répartition, de formation, d'acquisition de matériel et de faciliter considérablement la collaboration avec les sapeurs-pompiers. En tant qu'éléments de protection civile essentiels, les organismes de protection d'abri restent en place dans les services tenus de créer un organisme de protection. Ils doivent remplir la mission que leur impartit la protection civile et collaborent étroitement avec la défense d'entreprise.

### Le personnel

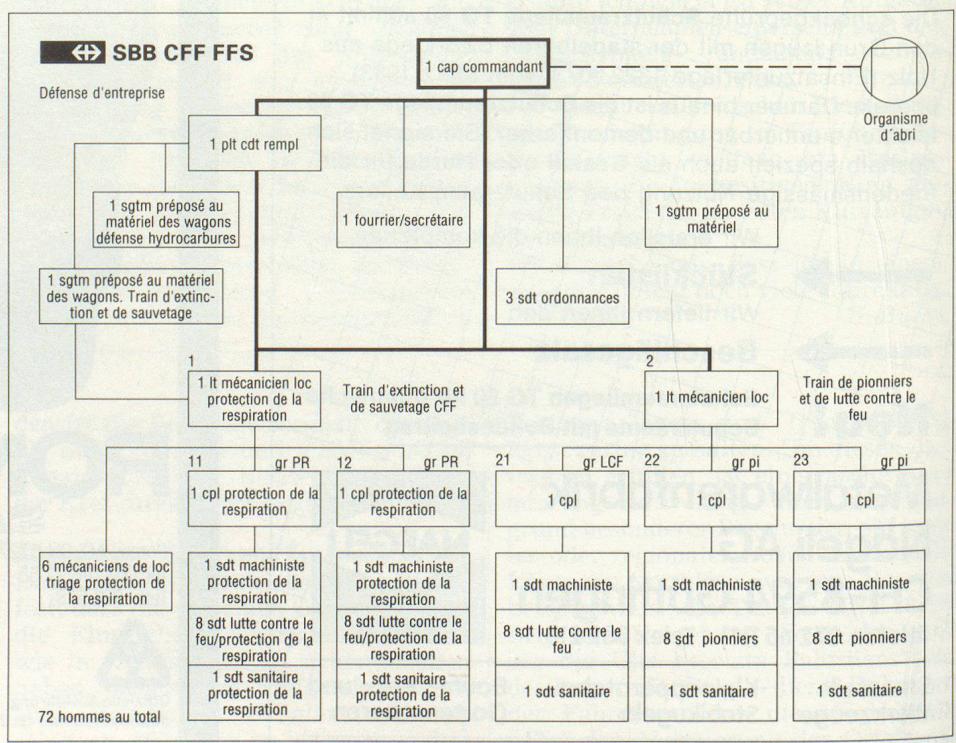
Pour maîtriser les nombreuses tâches qui lui incombent, le directeur de l'office de défense d'entreprise à la Direction générale des CFF à Berne dispose de huit collaborateurs à plein temps, qui sont affectés par groupes de deux

aux directions d'arrondissement de Lausanne, Lucerne et Zurich. L'Office de défense d'entreprise à Berne assume la direction générale et coordonne les activités dans les trois directions d'arrondissement, les ateliers principaux et les usines électriques des CFF. La planification générale des défenses d'entreprise, la formation des cadres supérieurs, l'acquisition du matériel et le contrôle des mesures prescrites constituent ses principales tâches.

Le cahier des charges des chefs de défense d'entreprise au sein des directions d'arrondissement comprend l'organisation et la direction des cours de base et de perfectionnement qui doivent être mis sur pied à l'intérieur de l'arrondissement, ainsi que la coordination et la surveillance des exercices effectués par les différentes défenses d'entreprise.

Dans 93 services, les CFF disposent de défenses d'entreprise ayant des formes d'organisation différentes. Fondé sur les conditions légales de base, l'effectif théorique devait également répondre à divers critères, comme par exemple la grandeur du service, l'ampleur du danger, etc., et il varie donc entre 10 hommes, pour les petites constructions et 110 hommes, pour les très grandes constructions. Les quelque 3000 membres des défenses d'entreprise et 700 membres des O abris s'acquittent de leur mission à côté de leur travail, mais leur employeur leur met à disposition le temps nécessaire.

Les structures hiérarchiques, les fonctions et les grades en vigueur dans les défenses d'entreprise correspondent aujourd'hui dans une large mesure à ceux des sapeurs-pompiers (fig. en bas).





**Exercice de sauvetage de la protection anti-aérienne des chemins de fer - en uniforme bleu - en 1950.**

#### **La formation**

En principe, les CFF organisent eux-mêmes des cours internes à l'intention des collaborateurs incorporés dans la défense d'entreprise. Ils y consacrent chaque année entre 10 000 et 12 000 hommes/jours.

La formation des instructeurs pour la défense d'entreprise est dispensée dans les cours pour instructeurs organisés par la Fédération suisse des sapeurs-pompiers et celle destinée à l'O abri (y compris l'instruction générale) par l'OFPC. Certains instructeurs de la défense d'entreprise remplissent d'autres tâches de formation à l'échelon cantonal et communal chez les sapeurs-pompiers.

La formation des membres de la défense d'entreprise se fonde généralement sur les règlements de la Fédération suisse des sapeurs-pompiers pour les domaines du sauvetage et de la lutte contre le feu et sur ceux de l'OFPC pour le SPAC et le service sanitaire et des pionniers. Des cours sont organisés par les chefs de l'office de défense d'entreprise des directions d'arrondissement I-III et de manière centralisée dans le cadre des cours qui se déroulent dans les centres de protection civile de Villeneuve, Erstfeld et Bütschwil.

#### **Le programme de ces cours comprend:**

- des cours d'introduction
- des cours d'adaptation pour les spécialistes
- des cours de base pour les sous-officiers
- des cours spéciaux pour les officiers
- des cours d'instruction complémentaire pour tous

Toute personne incorporée suit le cours d'introduction de 5 jours pour les sapeurs-pompiers et le cours de spécialistes, suivant ses aptitudes et son in-

corporation, afin de se préparer à sa mission future.

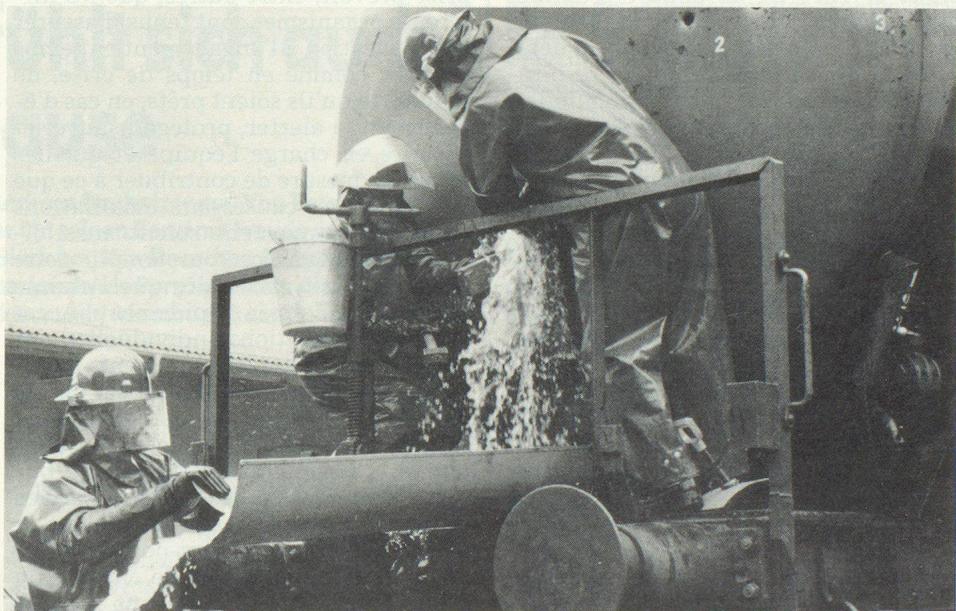
#### **Exercices et rapports**

Chacune des 93 organisations se voit attribuer tous les ans un quota de jours d'exercices fixés à l'avance. Le Cdt de la défense d'entreprise et le C abri de chaque organisme est tenu d'organiser et d'annoncer ces exercices dans les délais. Le chef de l'office de défense d'entreprise de la direction d'arrondissement ou un de ses instructeurs délégués inspectent au choix plusieurs exercices par an. Il accorde une attention particulière aux exercices avec les trains

d'extinction et de sauvetage et aux entraînements périodiques prescrits aux 600 porteurs d'appareils respiratoires.

#### **Le matériel**

Le matériel d'intervention le plus lourd existant à l'heure actuelle est constitué par les 11 trains d'extinction et de sauvetage des CFF. Ceux-ci ont été construits et mis en service dans les années 1976/77 pour porter secours dans les longs tunnels ferroviaires. Ces trains ont cependant fait plus d'une fois leurs preuves en-dehors des tunnels, par exemple pour soutenir les efforts des sapeurs-pompiers lors d'in-



**Exercice d'engagement de la défense d'entreprise lors d'une fuite survenue à une citerne des chemins de fer.**



**Intervention de la défense d'entreprise avec le train d'extinction et de sauvetage.**

cendies survenus à des bâtiments situés à proximité des lignes de chemins de fer, lors d'incendies de forêts ou de talus ou encore lors d'accidents survenus à des véhicules transportant des produits dangereux. Cette polyvalence des possibilités d'intervention augmente la motivation lors de la formation et favorise le maintien d'un état de fonctionnement permanent. Le train d'extinction et de sauvetage se compose d'un camion tonne-pompe et d'un wagon de sauvetage (illustration) et il est tracté ou poussé jusqu'au lieu d'intervention par une locomotive Diesel. Les moyens d'extinction disponibles sont 44 000 litres d'eau, 1000 litres de mousse carbonique et 1000 kg de poudre d'extinction. Montées sur les toits des cabines, les deux lances d'arrosage ont un débit de 2400 l/m. L'installation de respiration de secours comprend 48 bouteilles de réserve représentant un volume total de 480 000 litres d'air. Cette réserve suffit pour approvisionner en air 60 personnes dans le wagon de sauvetage pendant plus de 3 heures, lors d'interventions dans les tunnels. Un grand choix d'appareils est à la disposition de l'équipage du TES pour remplir des missions d'extinction et de sauvetage. L'équipe d'un train d'extinction et de sauvetage se compose de 2 officiers, 3 sous-officiers et 26 soldats, tous porteurs d'appareils respiratoires. On compte parmi eux 6 mécaniciens de loc, équipés d'appareils respiratoires, qui conduisent le train au lieu d'intervention.

Pour intervenir en cas d'accident survenant avec des huiles minérales, 34 wagons ont été spécialement aménagés comme wagons défense hydrocarbures et équipés d'un matériel de défense hydrocarbures complet. Comme les trains d'extinction et de sauvetage, ces wagons ont eux aussi été préparés aux endroits stratégiques, sur tout le réseau CFF. Chaque wagon défense hydrocarbures est doté d'une citerne pour pouvoir procéder si nécessaire à d'éventuels pompage.

Outre le matériel habituel de la protection civile, les défenses d'entreprise des CFF disposent d'un autre matériel de corps complet et d'un bon équipement personnel. Plus de la moitié des 93 organisations sont équipées d'appareils respiratoires pour les interventions difficiles. A cela s'ajoute actuellement l'acquisition de vestes modernes de lutte contre le feu. L'équipement personnel se compose de:

- combinaison orange
- casque de sapeur-pompier en plastique
- bâret noir
- ceinture de sauvetage pour sapeurs-pompiers
- galons (comme les sapeurs-pompiers)
- gants
- bottes en caoutchouc

L'importance que revêt la lutte contre le feu chez les CFF est illustrée, entre autres, par l'existence de plus de 12 000 extincteurs manuels dans les bâtiments, les locomotives et les wagons de voyageurs.

L'office de défense d'entreprise de la Direction générale est responsable de l'acquisition d'un matériel et d'un équipement standard et c'est aux offices de défense d'entreprise des directions d'arrondissement I-III qu'incombent la maintenance et les éventuelles réparations.

#### **Alarme, intervention et collaboration**

La conception de la défense d'entreprise prévoit, entre autres, que les différents organismes sont tenus d'assurer la préparation à l'engagement en temps de paix comme en temps de crise, de telle sorte qu'ils soient prêts, en cas d'événement, à alerter, protéger, sauver et prendre en charge l'équipe et qu'elles soient en mesure de contribuer à ce que les dommages causés aux installations et à l'environnement soient aussi limités que possible. Pour remplir cette mission, il est nécessaire que l'alarme puisse être donnée rapidement. A cet égard, des solutions individuelles ont été adoptées selon les règlements particuliers en vigueur au plan local ou régional. C'est ainsi que, pour Brigue et ses environs, c'est le numéro de téléphone 118 que l'on utilise pour le bureau de circulation des trains en service 24 heures sur 24 de la gare de Brigue. A part alerter les sapeurs-pompiers locaux, le chef du service de circulation peut également, en appuyant simplement sur une touche, alerter l'équipe du train d'extinction et de sauvetage par le biais du téléphone.

L'alarme est donnée de la même manière à la gare de Göschenen, où sont mis sur pied des membres des sapeurs-pompiers locaux pour intervenir avec le train d'extinction et de sauvetage.

En 1989, les gares de Brigue, Göschenen et Bellinzona ont dû effectuer au total plus de 50 interventions dans une situation grave à cause du risque patent d'incendies de forêts. Ces interventions, au cours desquelles il a fallu assurer des porte-lances sur les parois rocheuses, font partie, outre celles qui ont lieu dans les tunnels, des actions les plus difficiles qu'il ait à accomplir un sapeur-pompier non professionnel. Dans certains services, les défenses d'entreprise disposent de sirènes d'alarme ou d'émetteurs-récepteurs radio.

Les équipes des trains d'extinction et de sauvetage de Rorschach et de Rapperswil ont également eu à effectuer une intervention difficile - sapeurs-pompiers et défense d'entreprise - lors du déraillement et de l'incendie d'un convoi de transport d'hydrocarbures à Au (SG) en automne 1989, causé par la rupture d'une roue.

La collaboration avec d'autres partenaires est assurée par des contacts ré-

guliers avec des unités de sapeurs-pompiers, le service sanitaire, la police, etc. Ainsi, en automne 1989, un accord de base a été passé avec la Fédération suisse des sapeurs-pompiers et l'Association des établissements cantonaux d'assurance contre l'incendie. Cette convention réglemente l'intervention des sapeurs-pompiers dans le secteur des chemins de fer ainsi que la collaboration entre les sapeurs-pompiers et la défense d'entreprise des CFF.

#### **Les abris**

En ce qui concerne les nouvelles constructions et les transformations, les CFF sont tenus, dans le cadre de la législation en vigueur, d'ériger des abris. A cet égard, des accords sont passés entre les différents services de construction des CFF et les chefs des offices de défense d'entreprise des directions d'arrondissement. En principe, deux types d'abris sont construits: les abris pour le personnel et les postes d'attente pour les organismes. On n'a pas prévu la création de places protégées pour les voyageurs des trains, car celles-ci ne seraient absolument pas réalisables si l'on songe à l'énorme va-et-vient qui caractérise les grandes agglomérations.

#### **Le service de sécurité**

Outre les tâches susnommées, le chef de l'office de défense d'entreprise de la Direction générale doit également assumer la direction du service de sécurité. Actuellement en pleine restructuration, celui-ci s'occupe principalement de la protection des personnes et des objets et entretient des contacts étroits avec les polices cantonales.

#### **Remarques pour conclure**

Au cours de l'histoire des chemins de fer qui couvrira bientôt un siècle et demi, la sécurité a atteint un niveau remarquable. Les chemins de fer suisses font partie des moyens de transport les plus sûrs; les accidents graves sont devenus improbables, mais ne peuvent être néanmoins totalement exclus. La sécurité technique des chemins de fer suisses a réalisé des progrès considérables en matière de prévention.

En ce qui concerne ses propres organes d'intervention, nous ne connaissons aucune autre compagnie de chemins de fer en Europe qui soit dotée d'un tel potentiel au niveau du personnel et des moyens matériels. L'action combinée de toutes les personnes concernées en cas de sinistre survenant de façon inéluctable, quelle qu'en soit l'origine, l'engagement de formations dans les délais et conformément à la situation ont un caractère humanitaire et contribueront à limiter autant que possible les conséquences de ces événements. □

Il testo italiano seguirà nel prossimo numero di questa rivista.