

<b>Zeitschrift:</b>	Bulletin technique de la Suisse romande
<b>Band:</b>	60 (1934)
<b>Heft:</b>	18
<b>Artikel:</b>	L'automobile doit remplacer le train et même l'autorail partout où ce sera possible
<b>Autor:</b>	Dautry, R. / Rédaction
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-46409">https://doi.org/10.5169/seals-46409</a>

### **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:** 17.02.2026

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

que la section choisie soit à chaque étage proportionnée à la charge correspondante, cette solution paraît conduire à un poids moindre de métal ; mais l'économie n'est souvent qu'apparente, en raison du supplément de dépenses que représente, la réalisation des dispositions correctes des joints. D'ailleurs, l'emploi des tronçons de hauteur réduite est nuisible à un montage précis et à la rigidité de l'ensemble du poteau. Il est souvent avantageux de prévoir des tronçons de poteaux s'élevant sur trois étages.

### L'automobile doit remplacer le train et même l'autorail partout où ce sera possible.

*Nous empruntons à la très vivante et très variée revue « La Cité moderne » (Paris, 34, rue Laffitte) une lettre adressée par M. R. Dautry, directeur général des chemins de fer de l'Etat français, à la « Décopche de Brest », ensuite d'un article paru dans ce journal, sous le titre « L'auto, le rail et l'auto-rail ». Réd.*

« Lorsque j'ai dit qu'il était désirable de supprimer certaines lignes de chemin de fer, vous avez donné au mot « supprimer » une acceptation rigoureuse et trop étendue. Il n'est que de s'entendre. Il s'agit seulement de supprimer le service des trains de voyageurs et non pas de faire disparaître les lignes elles-mêmes, de déposer les voies et de détruire les gares. La plus grande partie des lignes sera conservée pour cette raison que, d'une façon générale, elles continueront à être utilisées pour l'acheminement des marchandises de petite vitesse, marchandises par wagons complets, généralement lourdes, volumineuses ou encombrantes que l'automobile n'est pas désignée pour transporter, surtout sur de grandes distances.

» Ces lignes seront, en somme, exploitées comme des voies mères desservant des garages où les wagons seront mis à la disposition du public pour le chargement et le déchargement.

» Quant aux voyageurs, ils seront transportés par automobiles.

» L'exploitation des lignes qui seront ainsi désignées serait sans doute plus économique avec des autorails qu'avec des trains à vapeur ; mais elle serait encore beaucoup trop coûteuse.

» Dès lors que sur une ligne, les circulations sont rapides et nombreuses, ce qui est le cas plus encore avec les autorails qu'avec les trains, il faut avoir des gares constamment ouvertes, c'est-à-dire beaucoup de personnel ; il faut garder les passages à niveau ; il faut surtout entretenir soigneusement la voie, ce qui coûte environ 8000 fr. par kilomètre et par an. Et quand il faut renouveler entièrement les rails, c'est une dépense qui se chiffre par des millions pour une seule petite ligne.

» Voilà les dépenses qu'il faut supprimer partout où elles sont improductives. Or, elles le sont sur presque toutes les lignes secondaires. Et ce n'est pas l'autorail qui les rendrait productives. L'autorail permet d'exploiter à moindres frais : il est un facteur d'économies, mais non pas par lui-même un facteur de bénéfices. Là où l'autocar est apparu avec tous ses avantages et où le train ne présente plus d'intérêt, l'autorail n'en offrirait pas non plus.

» Nous avons des lignes sur lesquelles certains trains ne transportaient qu'une vingtaine de voyageurs : les autorails qui ont remplacé ces trains n'en transportent pas davantage. Nos dépenses ont un peu diminué, mais nos recettes n'ont pas augmenté ; le déficit est un peu moins accusé, mais il reste néanmoins considérable.

» Or, il faut à tout prix arriver à faire disparaître ce déficit qui grève si lourdement les finances publiques. La première chose à faire est évidemment de supprimer l'exploitation des lignes qui le causent.

» Le maintien sur ces lignes d'un train de marchandises qui circulera à faible vitesse n'occasionnera pas de grosses dépenses ; toutes les petites stations, haltes et arrêts qu'il ne desservira pas pourront être fermées définitivement : l'entretien de la voie pourra être moins rigoureux et beaucoup moins onéreux ; les dépenses de personnel seront considérablement réduites.

» Ce sont les trains de voyageurs, les plus coûteux, qui disparaîtront. Tant qu'ils ont été le seul moyen de transport, il ne pouvait être question de les supprimer ; ils avaient d'ailleurs une clientèle assurée. Mais l'automobile est devenue une rivale sérieuse. Elle s'est étendue partout et, comme il arrive très fréquemment que les routes suivent les voies ferrées, la clientèle, qui n'est pas extensible à volonté s'est partagée entre les deux modes de transport, si bien que, ni l'un ni l'autre n'en a suffisamment pour vivre. Là où un seul commerçant fait à peu près ses affaires, s'il en survient un autre, les deux sont fatallement en déficit. Et comme, dans la circonstance, il s'agit de services publics, il faut les secourir tous les deux : les transports automobiles sont souvent subventionnés par les départements ; quant au chemin de fer, c'est l'Etat, c'est-à-dire l'ensemble des contribuables, qui paye son déficit. N'est-il pas urgent de mettre un terme à ce désordre ruineux, dont, en définitive, le public seul fait les frais ?

» Or, que la concurrence de l'automobile s'exerce contre le train ou contre l'autorail, elle n'en sera pas moins désastreuse. C'est cette concurrence, elle-même, qu'il faut abolir.

» Un seul moyen de transport est, du reste, suffisant, pourvu qu'il soit bien organisé. Choisissons donc partout celui qui est le mieux désigné et surtout le plus économique et supprimons l'autre.

» Or, il n'est pas douteux que, pour les transports de voyageurs sur de petites distances, l'autobus offre des avantages sérieux ; il est souple et rapide ; il dessert beaucoup plus d'agglomérations que le train et passe à leur centre même ; ses horaires peuvent être modifiés inopinément s'il en est besoin ; chaque voiture peut être immédiatement doublée, triplée, si le nombre des voyageurs l'exige. Et surtout l'exploitation d'un service d'autobus est peu coûteuse ; le personnel est réduit au minimum ; il n'y en a pas aux points d'arrêt ; il n'y a pas de gares à entretenir ni de passages à niveau à garder.

» C'est donc l'automobile qui devra remplacer le train et même l'autorail partout où ce sera possible. Le public n'aura pas à s'en plaindre, car il sera mieux servi, l'autobus fera des trajets plus nombreux que le train et donnera par conséquent des facilités de déplacement beaucoup plus fréquentes.

» Il faut d'ailleurs se rendre à l'évidence : le public est déjà conquis par l'automobile ; les transports routiers qui concurrencent le chemin de fer, sont souvent plus appréciés que celui-ci, car sur les petites lignes, les trains sont peu fréquents, les gares souvent éloignées des bourgs et des villages et les prix quelquefois plus élevés que dans les autobus.

» Tout milite ainsi en faveur de l'automobile pour la liaison des localités peu éloignées les unes des autres. Pour transporter 30 voyageurs sur 50 km, le train qui constitue un autobus de 100 à 200 tonnes, n'est vraiment plus de mise.

» De plus en plus, le train devra être réservé aux parcours de moyennes et de grandes distances, pour lesquelles il est le mieux outillé, et aux transports massifs (banlieue) qu'il est seul à pouvoir assurer convenablement.

» Cet effacement volontaire et raisonnable du chemin de fer devant les intérêts locaux et régionaux de l'automobile ne peut que rendre les plus grands services.

» L'industrie automobile est d'ailleurs une force nationale dont il ne convient pas d'arrêter l'expansion. Il faut qu'elle vive. Elle trouvera dans l'organisation et le développement de son réseau de transports un nouvel essor profitable au progrès et au bien-être général et libérera le chemin de fer d'une servitude onéreuse qui ne tarderait pas à le conduire à la ruine.

» Plutôt que de continuer à s'imposer des sacrifices formidables dans une lutte stérile et catastrophique pour les finances publiques, n'est-il pas préférable d'arriver par une entente mutuelle à répartir le trafic entre deux moyens de transports qui sont mieux faits pour se compléter que pour se combattre ?

» Cette coopération est souhaitable à tous les points de vue. Elle est conforme aux intérêts de la nation et elle apportera au public des commodités nouvelles qui ne pourront qu'activer les échanges et faciliter les déplacements. »