

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 84 (1939)
Heft: 1

Artikel: Rail-route et défense nationale
Autor: Tissot, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341928>

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: 18.04.2026

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

Rail-route et Défense Nationale

La question de la motorisation de l'armée est entrée dans une phase aiguë et il devient de plus en plus urgent de lui donner une solution. Il n'est pas nécessaire d'insister ici sur l'importance de la motorisation pour notre Défense nationale ; ce qu'il importe de rechercher et de trouver, c'est la solution du problème « rail-route » si discuté, avec parfois plus ou moins d'objectivité et de partialité. Seul l'intérêt supérieur du pays doit être pris en considération et cela au double point de vue de l'économie et de la défense nationale, ce qui ne manque évidemment pas de présenter quelques difficultés ¹.

Notre armée, pas plus que celles des autres pays, ne peut se passer des services du chemin de fer ; personne ne le conteste. Mais il est non moins certain que les moyens de transports automobiles lui sont tout aussi indispensables et cela d'autant plus que les méthodes modernes de la guerre exigent une mobilité toujours plus grande ainsi que des possibilités de transports derrière le front qu'aucun autre moyen n'est en mesure d'assurer.

Le rail comme la route présentent des avantages et des inconvénients. L'avantage du chemin de fer réside dans sa très forte capacité de transport, ce qui est surtout appréciable sur les grandes distances. Il présente cependant des inconvénients sérieux, notamment : 1. La rigidité dans ses possibilités d'emploi ; il ne peut agir que dans son rayon d'action normal et habituel. 2. L'impossibilité de se plier aux exigences du front et des événements. 3. Sa grande

¹ Voir à ce sujet la brochure publiée récemment par Via-Vita sur « *La motorisation de l'armée* ».

vulnérabilité en face des attaques aériennes et du tir à grande distance, tout particulièrement dans ses points névralgiques et usines électriques.

Les transports automobiles ont pour eux les avantages suivants : 1° grande élasticité dans leur emploi ; 2° possibilité de répondre presque instantanément aux besoins spéciaux et immédiats (intervention des réserves au moment psychologique) ; 3° accès dans des régions où le chemin de fer n'existe pas ou n'est plus en état de servir. Le seul inconvénient de la motorisation est celui du ravitaillement en carburants et pièces de rechange. Il ne faut toutefois pas se l'exagérer ; les réserves nous couvrent pour une période assez longue pendant laquelle il sera possible de se passer de l'aide extérieure.

Ces quelques remarques étant faites, nous restons en face du problème principal : la solution du problème *rail-route* dans un sens favorable à la défense nationale sans compromettre l'économie publique.

Deux voies sont ouvertes, entre lesquelles les autorités et le peuple auront à choisir, ce sont :

1. Le maintien de la libre concurrence.
2. La réglementation du trafic des transports.

Ces deux solutions présentent l'une comme l'autre des inconvénients ; il s'agit de mettre ceux-ci dans les plateaux d'une balance sur laquelle les intérêts politiques ou privés n'ont aucune influence. Il importe également, avant d'examiner le problème dans ses détails, de bien se pénétrer de l'idée que toute mesure destinée à renforcer la défense nationale ne peut être prise sans qu'il en coûte certains sacrifices, d'ordre financier tout au moins. Il ne suffit pas non plus de se déclarer pour ou contre la réglementation ; il faut se placer sur un terrain constructif ; signaler les inconvénients ou dangers de telle ou telle solution n'apporte pas ce que nous attendons : l'amélioration de l'état des choses actuel ; il faut compléter la critique par des propositions concrètes.

Des deux moyens dont il est question plus haut, le premier est certes celui qui répond le mieux à notre mentalité, à notre besoin toujours plus grand de liberté, à mesure que cette dernière se fait plus rare. Nous devons cependant reconnaître que malgré la liberté dont le trafic routier a joui jusqu'ici, ce dernier ne s'est pas développé d'une façon suffisante ou dans un sens qui permette de couvrir les besoins de la défense nationale, tant au point de vue du nombre que de la qualité ou genre de véhicules.

Ce déficit peut être comblé par une réglementation bien comprise, laquelle, en aucun cas, ne doit instituer un monopole en faveur du chemin de fer. Via-Vita fait ressortir d'une façon claire et indiscutable tout ce qu'une réglementation tendant à établir un monopole aurait de contraire à l'ensemble des intérêts du pays. Une réglementation telle que la prévoit la « Litra » doit être rejetée avec la dernière énergie ; elle aurait pour effet certain de faire disparaître de la circulation la presque totalité des camions utilisables par l'armée ; elle est contraire à l'intérêt supérieur du pays.

A notre avis, les transports privés effectués avec un type de camion admis par l'armée doivent rester libres ; avec d'autres camions, limités à 75 ou 100 km.

Les transports professionnels pourraient être limités à un rayon de :

- 150 km. pour camion type armée à gazogène ;
- 100 km. pour camion type armée à huile lourde ou benzine ;
- 50 km. pour camion d'autres types.

Pour les deux premières catégories, certains transports spéciaux devraient être autorisés sur toutes distances, par exemple les déménagements de mobiliers, etc.

Ce système, favorisant spécialement les camions à gazogène répond à un besoin national ; les avantages concédés aux camions du type armée, de marques suisses et éventuellement d'une ou deux marques étrangères, doivent remplacer les subventions. Il y a lieu de tenir compte du

fait que la limitation à un rayon d'action crée une inégalité entre les entreprises de transports suivant leur région ou domicile. Une entreprise située à l'intérieur aura un rayon d'action plus grand que celle située à la périphérie, ce qui obligerait à admettre une échelle rétablissant l'équilibre.

Cette réglementation ne devrait entrer en vigueur que le jour où les autorités fédérales auront pris les mesures nécessaires destinées à augmenter, dans une mesure suffisante pour couvrir les besoins de l'armée, notre parc national de camions.

Cela est possible sans créer une nouvelle concurrence au trafic ferroviaire, par le moyen de « concessions mutuelles ». *La route, par la nouvelle réglementation, cède au rail les transports à grande distance ; en compensation, le rail cède à l'auto une partie des transports régionaux, et ceci par transformation de certaines entreprises de chemins de fer secondaires en entreprises de transports automobiles.*

Cette mesure permettrait d'obtenir très rapidement un résultat satisfaisant tant pour la défense nationale que pour l'économie publique et privée. Elle comporte de multiples avantages et peu d'inconvénients, lesquels d'ailleurs peuvent fort bien être limités. Les avantages sont de deux ordres : économique et militaire.

AVANTAGES ÉCONOMIQUES :

1. Accroissement considérable du nombre des camions et autocars, sans augmenter la concurrence faite au rail par la route.

2. *Amélioration de la situation d'un certain nombre d'entreprises privées* qui, — travaillant souvent avec du vieux matériel, accumulant des déficits annuels, touchant de la Confédération des subventions de secours, sont dans une situation précaire — pourront repartir à nouveau, sur des bases plus modernes et plus rationnelles.

3. Les subventions fédérales, au lieu de prolonger l'agonie de ces entreprises, permettront de faire œuvre constructive en remettant d'aplomb ces compagnies qui, à l'avenir, pourront se passer de subventions.

4. Suppression du « capital mort » que représentent les voies et lignes électriques dont l'entretien est fort coûteux pour une utilisation minime, comparée à celle de la route.

5. Augmentation des « occasions de travail », dans l'industrie suisse de l'auto, plus importante que la perte dans l'industrie du chemin de fer, donc diminution de chômage.

AVANTAGES MILITAIRES :

1. Augmentation de l'effectif des camions, autocars et conducteurs entraînés, répondant à une nécessité urgente.

2. Possibilité d'obtenir, grâce à l'intervention de la Confédération, que les véhicules répondent aux besoins de l'armée et d'avoir ainsi un grand nombre de véhicules d'un type unifié.

3. Développement du camion au gazogène, lequel a le double avantage de consommer du « carburant national » tout en étant beaucoup plus économique¹.

4. Installation d'ateliers régionaux importants, bien organisés et outillés, susceptibles de rendre d'immenses services à l'armée. Dans certains cas, un atelier pourrait servir aux besoins de plusieurs compagnies privées, leur permettant de réduire les frais.

Quels pourraient être les inconvénients de cette transformation ou les questions à résoudre : La question du personnel et du matériel ? La plus grande partie du personnel pourrait continuer à servir dans l'entreprise ; quant au matériel encore utilisable, il pourrait être repris par

¹ Si ces camions à gazogène ne sont pas plus répandus dans les maisons privées, cela provient avant tout de ce que leur entretien est moins facile que celui des autres camions, mais cette difficulté peut être surmontée dans une entreprise disposant d'installations de lavage et de personnel préposé à l'entretien.

d'autres compagnies ou être vendu à l'étranger, comme cela se fait du reste avec une partie de nos locomotives à vapeur.

Pour les entreprises électrifiées, la question de l'utilisation du courant électrique se poserait certainement. Il n'est pas douteux que ce dernier pourrait être utilisé avantageusement, comme la plus grande partie de celui que nous exportons, par les consommateurs du pays, à la condition de le leur offrir à des tarifs plus avantageux.

Cette suggestion peut, à première vue, paraître téméraire, mais si l'on se donne la peine de l'examiner à fond, en comparant les frais d'exploitation d'une entreprise ferroviaire avec ceux d'une entreprise de transports automobile, les objections tombent.

Ces quelques lignes n'ont pas la prétention d'avoir épuisé le sujet ; elles ont pour but principal de faire ressortir que l'insuffisance actuelle de notre parc national de camions peut être comblée tout en réglementant le trafic et sans porter préjudice ni aux chemins de fer, ni aux entreprises privées de transport automobiles.

Les sceptiques pourront être convaincus par un exemple pratique et concret qui fera l'objet d'un nouvel article.

F. TISSOT.
