

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 84 (1939)
Heft: 2

Artikel: Rail-route et défense nationale [suite]
Autor: Tissot, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341931>

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: 31.12.2025

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

Rail-route et Défense Nationale

COMMENT AUGMENTER NOTRE PARC NATIONAL DE CAMIONS.

Les besoins pour la motorisation de l'armée étant connus, nous nous attacherons à rechercher le moyen de les satisfaire sans mettre en danger notre économie.

Nous avons vu précédemment que le régime actuel, soit celui de la « liberté des transports », amoindrie par le fait des lourdes taxes fiscales et douanières, n'a pas permis à notre parc de se développer dans une mesure suffisante pour assurer les besoins de l'armée, tant au point de vue du nombre que de la qualité des véhicules. Il est bien certain que la diminution des charges fiscales, notamment sur les carburants aurait un effet favorable sur le développement des transports routiers et provoquerait l'augmentation du nombre des véhicules, mais cette mesure resterait insuffisante au point de vue Défense nationale, parce que :

1. Tout d'abord, l'augmentation du nombre des véhicules est fonction des besoins au point de vue des transports à effectuer et que le simple fait d'améliorer la position des transporteurs routiers par rapport à leur concurrent, le rail, n'est pas déterminant pour la formation d'un parc automobile suffisant. La lutte tarifaire ne ferait que s'accroître et cela au détriment des deux antagonistes et de notre économie.

C'est ce qu'a fort bien compris le Conseil fédéral qui dans son message aux Chambres s'efforce de faire comprendre que l'état de choses actuel est préjudiciable à l'ensemble de l'économie. Ce que nous ne pouvons pas comprendre, c'est que le Conseil fédéral cherche à apporter un remède au seul profit des chemins de fer de tous genres et cela au détriment des transporteurs routiers.

Le fait que les mesures préconisées sont nettement contraires aux besoins de la Défense nationale en matière de motorisation est encore plus incompréhensible.

2. D'autre part, il est plus que certain que l'augmentation du nombre des véhicules porterait surtout sur des camions de provenance étrangère, car la Confédération n'a pas la possibilité d'obliger les particuliers à acheter les véhicules suisses répondant aux exigences militaires. Le but recherché ne serait donc pas atteint.

Il faut par conséquent chercher ailleurs. L'achat par la Confédération d'un parc important de véhicules à moteur ne peut pas être envisagé ; ce système entraînerait des frais considérables, non seulement pour l'achat, mais surtout pour l'entretien, le personnel, le garage et le renouvellement périodique de ce matériel. Le système de la réquisition reste seul, comme c'est le cas d'ailleurs chez nos voisins, malgré les difficultés réelles qu'il présente.

Comme nous l'avons dit tout à l'heure, il faut tenir compte des besoins, du potentiel transports. Au point de vue de l'économie, il ne saurait être question de provoquer artificiellement, par l'appui de l'Etat, une inflation des moyens de transports alors que d'année en année, les choses à transporter vont décroissant comme le montre la statistique fédérale.

Ces raisons nous amènent donc à reparler du système indiqué précédemment, soit de celui qui consisterait à *procéder par transformation*. Certaines lignes secondaires, privées ou d'Etat, seraient, non pas supprimées, mais transformées en exploitations de transports automobiles et le coût de ces transformations restera, compte tenu de tous les éléments, bien inférieur à celui qu'entraînerait pour la Confédération tout autre système.

Avant d'analyser le pour et le contre, ainsi que les possibilités de réalisation de cette méthode, nous croyons nécessaire de jeter un bref coup d'œil sur le *problème général des transports suisses* et la situation actuelle des diverses entreprises intéressées.

Une première remarque s'impose : l'état de choses actuel est préjudiciable à tous les intéressés aux transports et par surcroît aux intérêts de la Défense nationale. — Seule l'intervention de l'Etat permettra d'améliorer cette situation, mais à la condition expresse que les autorités chargées d'apporter le remède nécessaire sachent faire le départ entre :

- 1° les intérêts des chemins de fer ;
- 2° la nécessité absolue de s'adapter aux conceptions modernes et d'avenir ;
- 3° les besoins impératifs de la Défense du pays.

Malheureusement, le message du Conseil fédéral du 18 juin 1937 ainsi que l'Arrêté urgent voté par les Chambres nous donnent de vives inquiétudes à ce sujet. Il ressort de ces derniers qu'aux yeux de nos autorités une chose prime tout, *sauvez les chemins de fer*, fédéraux ou privés, de la situation catastrophique dans laquelle ils se trouvent en raison de la concurrence croissante des transports automobiles et de la crise. Les autres facteurs qui certainement ont contribué dans une notable mesure à l'aggravation des difficultés des chemins de fer sont laissés de côté, on ne tient aucun compte par exemple de l'évolution d'après guerre et des multiples raisons qui font préférer le transport par route à celui par rail. Les intérêts de la Défense nationale sont laissés de côté aussi bien dans le message que dans l'Arrêté fédéral. Il y a là un danger que nous ne saurions laisser ignorer. Les dispositions nouvelles vont indiscutablement réduire fortement notre parc de véhicules lourds qui déjà est notoirement insuffisant.

RÉPARTITION DES TRANSPORTS.

Les calculs de l'Office fédéral des transports, basés sur les enquêtes de l'Office fédéral de statistique établissent que les transports de marchandises par camions représentent

pour l'année 1936 environ le 30 % de ceux effectués par le chemin de fer. Le matériel roulant utilisé pour ces transports se présente comme suit :

| | | |
|-------------------------------|---------|--------|
| Camions et véhicules spéciaux | environ | 19 000 |
| Wagons et fourgons sur rail | » | 20 000 |

La longueur totale des voies de chemins de fer de toute nature, y compris les tramways est de 5856 km., tandis que le réseau routier *routes cantonales seulement*, atteint 15 770 km.

Malgré les conjonctures économiques défavorables et les charges fiscales considérables, le nombre des camions a augmenté d'un tiers entre 1929 et 1935. Cela prouve que des besoins nouveaux ont surgi, qu'une évolution irrésistible exige que l'on s'adapte aux conditions nouvelles de travail et de vie. Vouloir s'opposer à cette évolution toute naturelle par des mesures destinées à protéger un système qui fut excellent mais qui, incontestablement, est surpassé par les moyens nouveaux, c'est méconnaître la loi du progrès et exposer la nation à des mécomptes douloureux.

Le message du Conseil fédéral reconnaît que les transports automobiles s'effectuent dans des conditions sensiblement plus favorables que ceux par rail, grâce à la souplesse de leur exploitation qui leur permet de s'adapter rapidement aux besoins changeants du trafic. « D'autre part le mode d'exploitation différent est un désavantage de plus pour le rail ». Les charges financières ainsi que les frais d'exploitation d'une entreprise de transports automobiles sont bien inférieurs à ceux d'une entreprise de chemin de fer de même capacité. « Les chemins de fer cherchent à combattre la concurrence de l'automobile en améliorant leur exploitation et la qualité de leurs services. Toutefois, la lutte est surtout menée sous forme de mesures d'ordre tarifaire. *Les tarifs destinés à faire pièce à la concurrence automobile*¹ risquent d'ébranler tout le système tarifaire des chemins de fer ». Quel que soit le point de vue

¹ Souligné par l'auteur.

auquel on se place pour porter un jugement sur le régime actuel des transports, on aboutit toujours à la conclusion que cette situation est devenue à la longue intolérable. L'évolution constatée dans tous les pays prouve qu'un régime d'ordre ne peut naître automatiquement de l'état de concurrence. On ne saurait non plus attendre une solution de l'amélioration économique en général, car, *dans quelques pays, l'augmentation du parc des automobiles, spécialement des camions a beaucoup devancé le relèvement de l'économie*¹ ».

Ce qui précède montre clairement qu'en haut lieu on se rend compte de la supériorité des transports automobiles par rapport au rail et de l'importance qu'ils représentent pour l'économie. Cependant la situation tragique des chemins de fer fédéraux et privés reste le sujet principal des préoccupations officielles et l'on se prépare à lutter contre un des éléments de la prospérité du pays qui constitue en même temps un des meilleurs facteurs de Défense nationale.

D'un côté la Confédération vote des crédits énormes pour l'aide financière aux chemins de fer privés dans la gêne, 135 millions de francs, et de l'autre elle prend des mesures pour restreindre les transports automobiles, beaucoup plus rationnels et qui, au lieu de coûter au pays lui rapportent et sont indispensables à sa défense.

Si la crise était la seule responsable de la situation désastreuse des chemins de fer, il serait permis d'espérer que cette aide financière les sauve définitivement de la ruine. Malheureusement ce n'est pas le cas et il faut s'attendre à de nouvelles difficultés, car en dépit de toutes les mesures de protection, le progrès ne sera pas arrêté.

L'ensemble des entreprises privées à voies normale, étroite et crémaillère totalise 2436 km. de voies ferrées. En admettant que le subside de 135 millions soit réparti d'une façon uniforme à toutes les entreprises privées, cela équivaldrait à une charge nouvelle de 55 000 francs par kilomètre de ligne mais il est bien probable que ce montant

¹ Souligné par l'auteur.

par kilomètre de ligne sera plus élevé, car toutes les entreprises ne recourront pas à l'aide.

Nous osons prétendre qu'il serait beaucoup plus judicieux et rationnel d'affecter ces sommes à la transformation d'un certain nombre d'entreprises privées de chemins de fer secondaires en compagnies privées de transports automobiles. Ce serait faire œuvre constructive au lieu de revigorer aux frais de la nation des entreprises qui continueront à souffrir et à périliter. Cela permettrait de solutionner sans frais nouveaux la grave question de la motorisation de l'armée, puisqu'il s'agirait d'affecter à ces transformations les sommes destinées à renflouer les entreprises privées.

La question de la répartition des moyens de transports dans les différentes parties du pays serait aussi grandement facilitée.

Il n'est pas dans notre idée de proposer une transformation massive de tous les chemins de fer privés, mais bien de faire une discrimination entre ceux qui seraient avantageusement remplacés par l'automobile et les autres susceptibles de rendre de plus grands services par le maintien du rail.

En principe toutes les lignes de tramways interurbaines, exemple : Nyon-Divonne, Gland-Begnins, Rolle-Gimel, Aigle-Ollon-Monthey, Vevey-Villeneuve, Thoune-Interlaken (rive droite), Neuchâtel-Boudry, etc., etc., seraient remplacées très avantageusement, de même que la plupart des chemins de fer secondaires de plaine et préalpes. Une étude approfondie effectuée par des personnalités très qualifiées, a démontré que même deux lignes de chemins de fer fédéraux pourraient être remplacées économiquement par l'automobile.

Les exemples de la grande guerre doivent nous servir, nous n'avons pas le droit de fermer les yeux sur l'importance de ce problème ou d'en renvoyer la solution à plus tard. Il nous a été donné de voir personnellement un exemple plus récent et de juger toute la valeur de la motorisation

qui seule est capable de faire face à toutes les situations. Madrid a perdu les huit lignes de chemin de fer par lesquelles elle assurait son trafic et ravitaillement. Depuis deux ans toute la ville peuplée d'un million d'habitants et de soldats n'est ravitaillée que par les transports automobiles et par une seule voie d'accès qui relie la capitale à Valence, distante de 400 km.

En cas de conflit, une grande partie de nos voies ferrées sera rapidement hors d'état de servir. Notre magnifique réseau routier 6 à 8 fois plus dense que le réseau ferré nous permettra d'assurer tous les transports nécessaires à l'armée à la condition que le matériel en hommes et machines soit prêt au moment voulu. Dans ce domaine nous sommes en retard sur tous nos voisins.

Le remarquable homme d'Etat qu'était Clemenceau, reconnaissant l'importance primordiale des transports automobiles a déclaré : « Pour un pays privé de pétrole une goutte d'essence équivaut à une goutte de sang » et « Le problème national du carburant devient le plus important de l'après-guerre. »

Le maréchal Pétain a tenu à immortaliser l'action des services automobiles pendant la guerre en conférant au commandant Doumeuc, leur directeur, une citation élogieuse concluant que ses services ont permis au commandement de toujours assurer en temps voulu les concentrations de troupes nécessaires pour remporter la victoire.

Cette leçon historique ne saurait rester méconnue. Pour remplir la tâche qui lui est confiée, notre armée doit pouvoir compter sur une motorisation suffisante qui ne saurait, pas plus que n'importe quelle autre troupe, s'improviser au dernier moment.

F. TISSOT.
