

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 84 (1939)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Le problème des camions utilisables par l'armée  
**Autor:** Tapernoux, B.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341946>

#### 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:** 13.01.2026

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

## Le problème des camions utilisables par l'armée<sup>1</sup>

---

Certes, la *Revue militaire suisse* n'est pas un organe de combat où les protagonistes de la route et les champions du rail peuvent polémiser pour défendre la cause qui leur est chère. Elle n'a pas davantage pour mission de protéger le Conseil fédéral contre les attaques auxquelles il est en butte de la part de quelques automobilistes ou pour le disculper des noirs desseins qui lui sont prêtés à l'égard de la route.

Mais, dans l'article qu'il a publié dans les livraisons de janvier et de février 1939, le capitaine Tissot écrit qu'aux yeux des autorités une chose prime tout : sauver 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. Autrement dit, périsse la route, pourvu que le rail soit sauf. Voire. C'est là une affirmation toute gratuite et il est possible de démontrer que les pouvoirs publics reconnaissent aux transports automobiles toute l'importance qu'ils revêtent effectivement.

Il n'est pas question de prendre ici fait et cause pour le chemin de fer aux dépens du véhicule à moteur. Il importe au contraire de se laisser guider exclusivement par les intérêts de la défense nationale.

Une première remarque s'impose lorsque l'on aborde le problème de la motorisation. Tout matériel de guerre n'a de valeur pratique, sur le plan tactique comme sur le

<sup>1</sup> Le présent exposé ne prétend nullement à l'originalité : il résume en effet un certain nombre d'études publiées récemment sur la question rail-route par quelques journaux et périodiques suisses et étrangers.

plan opératif, que s'il possède, en toute certitude de durée et de quantité, la possibilité de se mouvoir. Or, le matériel des armées modernes ne peut se mouvoir qu'avec le concours du pétrole. Il apparaît donc comme évident qu'il devient impossible de subir une guerre si l'on n'est pas assuré de posséder la force première et élémentaire d'un ravitaillement pétrolier sans aucune défection. Mais la seule assurance réelle d'un ravitaillement pétrolier sans défection est de posséder ce pétrole à l'intérieur de ses propres frontières<sup>1</sup>. Cela signifie que le problème des stocks de carburants est capital. De plus, une fois constitués, ces dépôts sont vulnérables et peuvent être singulièrement diminués par des bombardements aériens dans les endroits où la D.C.A. n'est pas absolument efficace. A cela vient s'ajouter le fait que les pièces de rechange peuvent venir à manquer. Enfin, comme le relevait le *Temps* du 3.5.39, la mobilité, si appréciable en soi, peut en certains cas se transformer en une véritable stagnation, fort dangereuse pour la bonne marche des opérations. La grande guerre a fourni maints exemples des dangers que présente une motorisation poussée à l'extrême. Un enseignement analogue découle des expériences faites par l'Allemagne lors de l'invasion de l'Autriche. A en croire les témoins, la proportion des véhicules en panne allait de 10 à 30 % et cela au bout de 24 heures seulement ; alors que les troupes s'avançaient sur routes sans se heurter à aucune résistance armée<sup>2</sup>.

Il suit de là que le véhicule automobile n'est pas la panacée. Ici, comme dans d'autres domaines, l'excès serait un défaut. Mais cela ne doit pas nous empêcher de chercher les voies et moyens de mettre le matériel automobile à la hauteur des nécessités de la défense nationale.

<sup>1</sup> Cf. article de M. Lapervanche dans l'*Action française militaire* du 10.4.39.

<sup>2</sup> Article du chef d'escadron Duvignac dans la *Revue d'artillerie*, février 1939.

### LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS DU CHEMIN DE FER ET DU VÉHICULE AUTOMOBILE.

Avant d'examiner les mesures prises récemment à l'effet d'augmenter le parc automobile suisse, il convient de comparer les avantages et les inconvénients des deux moyens de transport d'un peu plus près que ne l'a fait le cap. Tissot sans se départir pour autant de l'objectivité et de l'impartialité auxquelles notre camarade fait allusion dès le début de son étude. Dans l'état actuel des choses, ainsi que l'expose *l'Action française militaire* du 15.6.39<sup>1</sup>, seul un réseau ferré est en mesure de satisfaire, dans leur ensemble, les besoins de transports militaires en cas de guerre. Il doit en assurer l'ossature, sur cette ossature se brancheront, pour la prolonger, la doubler et, au besoin, s'y substituer momentanément, les transports automobiles. Ce rôle sera suffisant pour absorber toutes les possibilités de ces derniers.

Car les transports militaires sont souvent massifs. Une unité militaire qui se déplace voyage d'un seul bloc. Elle ne peut être employée efficacement et dans de bonnes conditions qu'une fois débarquée au complet et tous ses éléments ressoudés en vue de l'accomplissement de leur rôle normal. Son transport exige donc un certain nombre de trains ou d'unités de transport automobile que l'on est contraint d'utiliser en bloc.

En plus de ces transports massifs, qui sont particulièrement irréguliers (concentration, déplacements de troupes en cours d'opérations), il existe des mouvements réguliers par voie ferrée ou par route. Ce sont les ravitaillements et les évacuations de chaque jour. Ce sont aussi les petits déplacements d'unités et les mouvements intérieurs des troupes et services, qui se produisent exclusivement sur la route.

Une des difficultés des transports est de concilier ces deux

<sup>1</sup> « Les transports en cas de guerre et le problème rail-route » par M. J.

sortes de mouvements. Le problème est différent suivant qu'il s'agit de la route ou du rail.

Pour ce dernier, rien de changé : c'est exactement le problème que l'on résout tous les jours dès le temps de paix. Seul le degré de difficulté change, non le principe. On travaille donc, à ce point de vue, dans d'excellentes conditions.

Alors que le service des chemins de fer est en permanence seul maître de ses rails et ne gêne personne en les utilisant, les unités du train ne peuvent pas être en permanence les seules maîtresses de la route, car chaque fois qu'elles l'utilisent en exclusivité, elles gênent tout le monde. C'est une sujétion qu'il ne faut pas perdre de vue. Les gros transports routiers sont une source d'incommodités telle qu'on est contraint de ménager sur leurs courants de larges interruptions assez nombreuses pour ne pas condamner à la paralysie, et même à la mort en cas de crise grave, les troupes et services qui doivent utiliser ou couper les routes empruntées.

Il y a donc là un handicap en faveur de la voie ferrée. Il y en a d'autres.

Pour transporter un régiment d'infanterie de campagne, il faut au chemin de fer sept trains comptant 387 essieux. Le premier convoi transporte l'état-major du régiment d'infanterie avec les troupes du train et de l'état-major, ainsi que l'état-major d'un groupe d'artillerie de campagne avec le train de combat, si l'on part de l'idée que cet état-major doit arriver au front en même temps que l'infanterie pour avoir le temps de préparer les positions et la mise en place des batteries. Les six autres trains servent à transporter les trois bataillons d'infanterie. Ces sept convois ont une longueur totale de 2043 mètres, peuvent se suivre généralement à vingt minutes d'intervalle et permettent de transporter le régiment avec son train de combat, son train de munitions et son train de bagages. Le personnel de service compte environ 30 agents pour les sept convois. Il faut trois trains de plus pour transporter un régiment

d'infanterie de montagne, dont l'effectif en hommes et en chevaux est sensiblement plus élevé.

Pour transporter un régiment d'infanterie de campagne par la route — un mode de transport qui ne peut guère entrer en ligne de compte que sur des distances de 50 à 100 km. tout au plus, — il faut 100 véhicules pour la troupe, 40 camions pour le matériel, 10 voitures de tourisme et 10 motocyclettes pour la conduite de la colonne, supposé que les chevaux et les fourgons soient acheminés par leur propre moyen et que seules sont emportées toutes les armes nécessaires à la mise en action immédiate de la troupe. La colonne a une longueur d'environ 7 km. et le personnel de service compte quelque 400 hommes. La consommation en carburant s'élève à 7 ou 8000 litres de benzine pour un transport de ce genre. Les chevaux et les fourgons qui suivent par la route n'arriveront à destination que trois ou quatre jours plus tard si la distance de marche est de 100 km.

Prenons un autre exemple. Une division a besoin par jour de feu d'approximativement 300 tonnes de munitions dont le transport peut s'effectuer au moyen de deux petits trains de 60 essieux en tout et d'une longueur totale de 260 mètres, un train transportant les munitions d'infanterie et l'autre celles de l'artillerie. Pour acheminer ces munitions par la route il faudrait 60 à 75 camions formant une colonne de 3 à 4 km. La vitesse de cette colonne automobile est d'environ 30 km. à l'heure de jour et de 10 km. de nuit et sans lumière.

L'embarquement d'une unité militaire, avec son matériel et ses animaux, exige des moyens considérables. La route les aura-t-elle jamais ? Ce qui est certain, c'est qu'elle ne les a pas aujourd'hui tandis que la voie ferrée les possède.

Il en va de même pour ce qui concerne les appareils de levage : grues, ponts roulants, etc. Toute gare un peu importante en est équipée.

Rien de tel n'existe sur la route et seuls quelques rares camions de gros tonnage possèdent leurs propres appareils

de manutention, le plus souvent adaptés, du reste, à un usage bien déterminé.

Le collaborateur du journal français en conclut que, tout au moins pour un certain nombre d'années encore, le rail est seul en mesure d'assurer l'exécution massive des transports militaires.

Puis il poursuit par les considérations suivantes :

Les transports militaires doivent être sûrs, ils doivent pouvoir s'effectuer par tous les temps et dans toutes les circonstances.

En particulier, ils doivent avoir lieu de nuit comme de jour et il est vraisemblable qu'ils s'effectueront plus souvent la nuit que le jour.

Or, le trafic du chemin de fer n'est nullement affecté par la nuit en ce qui concerne les mouvements. Quant aux embarquements et débarquements, qu'ils aient lieu sur route ou sur voie ferrée, la nuit leur apporte la même gêne.

Si nous considérons l'influence des divers phénomènes atmosphériques, nous voyons que la pluie et la grêle sont normalement sans effet sur la marche des trains. Le brouillard, même épais, apporte peu de troubles dans les transports militaires, dont la vitesse commerciale est, à dessein, maintenue très faible. Le froid très vif, une épaisse couche de neige peuvent, au contraire, occasionner d'importantes perturbations. En revanche, le dégel est sans effet sur le rendement de la voie ferrée.

Sur la route, au contraire, la vitesse diminue de moitié environ durant les nuits normales et davantage encore durant les nuits obscures (car il va de soi que les phares ne sont pas utilisés). Le parcours de certaines sections difficiles, en dépit du balisage et de la faible vitesse adoptée, risque fort de ne pas aller sans accidents. De jour, le brouillard réduit assez sensiblement la vitesse. De nuit, s'il est épais, il peut contraindre à marcher à l'allure du pas. Assez peu sensibles au froid sec, même rigoureux, les transports automobiles sont impossibles en cas de verglas et très difficiles sur une couche de neige importante.

En Suisse, de nombreux chemins de fer offrent l'avantage d'être mis à l'électricité, « produit » national s'il en fut, alors que les véhicules dépendent de l'importation du carburant étranger. Certes, cet inconvénient peut être atténué par la constitution de stocks à l'intérieur de nos frontières. Mais tant qu'on ne parviendra pas à lui assurer sur une grande échelle un carburant national, tiré par exemple du bois de nos vastes forêts, la motorisation ne pourra se développer au delà de certaines limites dans un pays dépourvu du charbon qui lui permettrait de fabriquer de la benzine synthétique.

On a affirmé que l'exploitation à l'électricité est beaucoup plus vulnérable et par conséquent moins sûre que le service à la vapeur. A cela nous répondrons que dans un pays montagneux comme le nôtre, la plupart des routes et leurs ponts sont aussi vulnérables aux attaques aériennes, par exemple, qu'un réseau ferré électrifié. Le rétablissement des ouvrages d'art, sur la route, est plus long que celui des ouvrages sur la voie ferrée. Il ne suffit plus en effet, comme pour le rail, d'obtenir deux longues poutres solides, le reste pouvant demeurer béant. Il faut présenter un tablier continu, offrant partout la même solidité. Le tablier de roulement est plus sensible que la plate-forme de la voie ferrée aux coups des petits projectiles. Quelques trous d'obus rapprochés sur la route la rendent inutilisable, alors que, sur la voie, si le rail n'est pas touché, ils sont sans importance. Les gros projectiles tels que les bombes lourdes d'avion sont aussi redoutables pour la route que pour le rail. Si les réparations de fortune sont plus rapides sur la route, le rétablissement définitif de la chaussée y est au contraire plus lent. Les procédés sommaires de contournement ou de franchissement de brèches routières n'ouvrent l'accès qu'aux véhicules de faible tonnage et, par temps pluvieux, aux seuls véhicules légers.

D'autre part, si les usines électriques des chemins de fer sont détruites, ceux-ci peuvent faire appel au courant de l'industrie privée et cela de façon presque illimitée. Rappe-

lons à ce propos que pendant la guerre mondiale, une seule usine, celle du Doubs, a été endommagée par des bombes d'avion bien que maintes centrales fussent situées à proximité immédiate du front. Il est vrai que depuis 1918, l'aviation s'est considérablement développée et que ses possibilités d'agir ont augmenté dans des proportions que nous ne soupçonnons peut-être même pas. Mais nos usines hydrauliques se trouvant en montagne, il n'est pas facile de les survoler, de les atteindre et de les détruire.

Les chemins de fer fédéraux tirent leur énergie de 6 usines électriques principales, de 2 plus petites et de 2 stations transformatrices qui sont raccordées au réseau industriel. Ces sources d'énergie qui sont à même de fournir annuellement 650 millions de kWh peuvent s'aider mutuellement. Les usines sont reliées entre elles par 2 doubles lignes. Les 27 sous-stations sont aménagées de telle façon que si l'une d'elles est mise hors service, les voisines puissent la remplacer.

Lors d'interruptions de lignes provoquées par les éléments naturels, on a fait l'expérience que la ligne de contact est plus vite réparée que la plate-forme. Cela signifie que la traction électrique n'est pas, à cet égard, sensiblement plus vulnérable que la traction à vapeur. Relevons en passant que la locomotive électrique n'est pas comme sa devancière, la locomotive à vapeur, surmontée d'un panache de fumée qui la signale à l'observateur aérien.

#### LES MESURES EN FAVEUR DES VÉHICULES UTILISABLES PAR L'ARMÉE.

Ces quelques remarques étant faites, passons à l'examen des dispositions arrêtées par le Conseil fédéral en faveur du véhicule automobile. Le cap. Tissot écrit que les intérêts de la défense nationale sont laissés de côté dans l'arrêté sur les transports routiers, dont les dispositions vont indiscutablement réduire fortement notre parc de véhicules

lourds qui déjà est notoirement insuffisant. Or, ce ne sont pas les camions qui manquent, mais les camions utilisables par l'armée. Il ne s'agit pas d'accroître le parc automobile où il y a pléthore — la situation de l'industrie des transports automobiles et la guerre de tarifs que se livrent les entrepreneurs routiers en constituent la double preuve — mais il importe d'augmenter le nombre des véhicules aptes à faire campagne. A notre avis, le cap. Tissot a tort quand il reproche au gouvernement de négliger les intérêts de la défense nationale. Le Conseil fédéral n'a pas perdu de vue ces intérêts. N'écrivit-il pas dans son message du 18.6.37 : « Les mesures restrictives de la circulation automobile qui entraîneraient une réduction du parc ou un ralentissement de son renouvellement seraient dangereuses » ? Un peu plus loin, il reprend à son compte l'opinion des autorités militaires qui l'ont mis en garde contre « une politique des transports trop uniquement inspirée par le désir de secourir les entreprises ferroviaires ». Le cap. Tissot ne nous en voudra certainement pas si nous lui disons qu'il s'est momentanément départi de l'objectivité dont il parle à la 7<sup>e</sup> ligne de son article, lorsqu'il écrit qu'en haut lieu « l'on se prépare à lutter contre un des éléments de la prospérité du pays et qui constitue en même temps un des meilleurs facteurs de défense nationale ».

On s'y préparait si peu que le statut des transports automobiles prescrit (art. 15) que les titulaires de concessions de transport et les détenteurs de véhicules automobiles inscrits sur le registre des transports privés, c'est-à-dire en fait tout propriétaire de camions, peuvent être tenus d'employer des véhicules conformes aux prescriptions de l'administration militaire. Ce texte permet d'affirmer sans témérité que le cap. Tissot a fait erreur en écrivant que la Confédération n'a pas la possibilité d'obliger les particuliers à acheter des véhicules suisses répondant aux exigences militaires. Peu importe qu'elle ait ou non cette faculté ; il suffit de constater qu'elle peut se l'arroger, ce qui revient à dire qu'elle se l'arrogera.

Mais avant de faire intervenir la contrainte, l'Etat encourage les propriétaires de camions à acheter des machines aptes à faire campagne. Les Chambres ont en effet adopté le 5.4.39 un arrêté fédéral concernant l'augmentation du nombre des camions utilisables par l'armée, acte législatif complété le 30.5.39 par un arrêté du Conseil fédéral de même intitulé auquel sont annexées des prescriptions sur les conditions techniques imposées aux camions utilisables par l'armée et sur le montant des subsides pour lesdits véhicules, cet arrêté étant à son tour complété par une ordonnance d'exécution du D. M. F. Espérons qu'après cela nos autorités vont être lavées de tout reproche et déchargées de tout soupçon.

Cette législation de forme si multiple vise à un triple but :

- 1<sup>o</sup> *augmenter* notre parc automobile ;
- 2<sup>o</sup> *le rajeunir* ;
- 3<sup>o</sup> *le normaliser*.

*Ad 1<sup>o</sup>.* Le parc des camions circulant dans le pays comprend 19000 véhicules, nombre rond. Mais plus de la moitié de ces machines ne sont pas utilisables par l'armée. En effet, seuls 8700 camions peuvent être réquisitionnés, à condition que l'administration ne se montre pas trop difficile dans ses exigences<sup>1</sup>.

*Ad 2<sup>o</sup>.* Il a fallu porter de 10 à 16 ans l'âge-limite des camions de fabrication suisse susceptibles d'être réquisitionnés. Or, c'est là un expédient. Pour être puissants, rapides et de faible consommation, il faut que les véhicules soient de types récents. La statistique des camions, répartis selon leur âge, n'est pas publiée, à ma connaissance du moins. La nécessité dans laquelle on se trouve d'accepter en 1939 des camions fabriqués en 1923 permet de penser que cette statistique ne donnerait pas un tableau réconfortant. Signalons en passant l'état du parc automobile fran-

<sup>1</sup> Renseignements tirés du Bulletin sténographique, Conseil des Etats, 1938, p. 77.

çais, en ce qui concerne l'âge des véhicules industriels, lesquels se répartissent comme il suit :

de moins de 5 ans : 26 %
de 5 à 10 ans : 37 %
de plus de 10 ans : 36 %

L'auteur de l'article où nous puisions ces indications (*Le Temps* du 14.6.1939) affirme que le parc automobile allemand en véhicules industriels est infiniment plus jeune. Il ajoute qu'il n'est pas indifférent de partir en guerre avec des voitures trop vieilles. Sinon, gare aux pannes, aux réparations, à la crise des pièces de rechange, à l'embouteillage des ateliers de réparations, aux indisponibles. C'est là une évidence qui tombe sous le sens et une constatation qui vaut pour notre pays comme pour n'importe quel autre.

*Ad 3º.* Il faut que les camions soient répartis en un nombre de types aussi faible que possible. Car l'entretien des véhicules appartenant à une quantité de types différents risque de poser à une armée mobilisée un problème quasi-insoluble. C'est dire que la question de la normalisation des types de voitures automobiles est des plus importantes. On peut même affirmer que c'est une question de vie ou de mort que celui de la fabrication du matériel de remplacement et du ravitaillement en pièces de rechange. Ici encore, les Allemands sont à l'avant-garde du progrès. Leur armée ne compte que 4 types d'auto-mitrailleuses, 2 types de chars, 2 modèles de tracteurs, et l'on est en train d'y réaliser un système de véhicules d'usage général qui ne comprend que 4 types (de 4 à 8 roues motrices et de 800 à 5000 kg. de charge utile), dont les roues ont été normalisées, leurs pneumatiques ayant tous les mêmes dimensions<sup>1</sup>.

Pour augmenter, rajeunir et normaliser le parc automobile suisse, l'arrêté fédéral du 5. 4. 1939 institue une aide financière de la Confédération dont les modalités sont les suivantes :

*a)* Subside annuel ordinaire, égal au montant de la taxe cantonale payée en 1939 et versé pendant 5 ans aux détenteurs de camions automobiles de provenance suisse, sortant

<sup>1</sup> *Action française militaire* du 10.4.1939.

de fabrique et répondant aux conditions fixées par le Conseil fédéral (type, construction, équipement).

*b) Subsides annuels supplémentaires :*

de 150 fr. pour camions légers (charge utile : 1,5 à 2,5 t.)

de 1800 fr. pour camions neufs, aménagés en vue de l'emploi de carburants indigènes solides ;

de 1000 fr. pour camions usagés transformés en vue de l'emploi de carburants indigènes solides.

*c) Subside non renouvelable pour l'équipement militaire :*

de 1300 fr. pour camions neufs à pont, avec cerceaux de bâche et bâche ;

de 650 fr. par fourgons neufs.

*Ad a)* Le subside annuel ordinaire n'appelle que peu d'observations particulières. Il n'est versé que pour les camions de fabrication suisse, car le paiement de la subvention pour les véhicules étrangers aurait pour conséquence d'accroître le nombre des types. Le subside n'est alloué pour les camions actionnés à la benzine qu'à titre provisoire : le Conseil fédéral a en effet l'intention de ne l'accorder plus tard que pour les véhicules fonctionnant au gaz de bois ou à l'huile lourde, afin de tenir compte de l'orientation de l'industrie suisse des camions, comme aussi de certaines nécessités de la préparation économique à la guerre et de l'approvisionnement du pays en carburants solides et liquides.

*Ad b)* L'aide financière sous forme d'une restitution de taxe ne permettrait probablement pas d'augmenter en temps utile le nombre des camions automobiles suisses dans la catégorie où le pourcentage de véhicule de provenance étrangère est actuellement de beaucoup le plus fort (camions de 1,5 à 2,5 t.). Pour différentes raisons, les véhicules suisses de cette catégorie sont encore peu nombreux. Or, l'armée a tout intérêt à ce que le nombre des camions suisses de 1,5 à 2,5 t. augmente rapidement. Il faut donc, pour le moment du moins, accorder une facilité de plus aux acheteurs de ces types, d'où la prime de 150 fr.

Les deux autres subsides annuels supplémentaires de 1800 fr. (camions neufs) et de 1000 fr. (camions usagés)

ont pour but d'encourager l'emploi de véhicules actionnés au gaz de bois. Si nous possédions un parc de camions composés uniquement de camions utilisant le gaz de bois, nous ne serions plus tributaires de l'étranger, ni pour les camions et pièces de rechange, ni pour les carburants. Les subsides ont pour but de compenser les 3 principaux inconvénients de ce genre de véhicules, savoir :

1<sup>o</sup> Un camion fonctionnant au gaz de bois coûte environ 5000 fr. de plus qu'un camion de la même catégorie, actionné à la benzine ou au mazout.

2<sup>o</sup> Le camion au gaz de bois est moins économique qu'un camion à moteur Diesel, malgré de moindres frais de carburant.

3<sup>o</sup> Le générateur réduit le pont et la charge utile dans une forte mesure.

Pour être complet, mentionnons quelques-unes des difficultés que fait naître, sur le plan militaire, l'emploi de camions à gazogène. Un véhicule mû au gaz de bois ne fonctionne bien que si la charge varie peu ou en tout cas varie progressivement. Après un long arrêt, le démarrage n'est pas immédiat, d'où à-coups en colonnes. A pleine charge, les gaz arrivent dilatés sous l'effet de la chaleur dégagée par les épurateurs ; il en résulte une diminution du remplissage et, partant, un affaiblissement de la puissance qui fait que dans les côtes le rendement n'est pas toujours suffisant. Le moteur manque de souplesse et a de la peine à reprendre à la montée qui suit une longue descente au cours de laquelle le gazogène a été mis en veilleuse. Signalons encore le risque d'asphyxie de nuit dans les parcs, même ouverts et celui d'incendie qui empêche de parquer un camion à benzine à côté d'un véhicule à gazogène.

Mais ce sont là pour la plupart des désavantages d'ordre technique que les industriels sauront sûrement supprimer un jour. Ils ne constituent certainement pas des obstacles insurmontables et ne paraissent pas de nature à faire renoncer à l'emploi des camions à gazogène dans l'armée. Par conséquent, les détenteurs de véhicules de ce genre méritent d'être soutenus financièrement à l'aide des deniers publics.

*Ad c)* Pour créer un parc de camions répondant aux besoins de l'armée, il ne suffit pas d'unifier les types. Il faut encore que chaque véhicule soit pourvu d'un matériel spécial d'équipement (cintres à bâches, bâches, cordes de remorquage, coin, chaînes à neige, outils de pionnier, etc.) qui n'est pas nécessaire dans toutes les entreprises privées et dont la normalisation est conforme à l'intérêt de l'armée. Il est équitable que la Confédération rembourse une partie des frais d'acquisition d'un matériel qui ne représente pas pour tous les propriétaires une plus-value réelle. C'est la raison du subside non renouvelable.

Il est manifeste que les mesures prises dans l'arrêté fédéral du 5. 4. 1939 seront plus efficaces que la transformation de lignes ferrées en exploitations de transports automobiles, proposées par le cap. Tissot. Certes, semblable transformation permettrait bien d'augmenter le parc de véhicules routiers. Mais outre qu'elle poserait des problèmes d'ordre technique et financier nullement aisés à résoudre, elle ne saurait avoir pour effet de décider les détenteurs de camions à se débarrasser des véhicules impropre au service et à les remplacer par des camions suisses pouvant être employés par l'armée, afin que du même coup soit diminué le danger de vieillissement du parc. Autrement dit, il faut que les quelque 10 300 camions inaptes à faire campagne qui circulent encore en Suisse soient remplacés le plus tôt possible par autant de véhicules réquisitionnables. Il suffirait d'ailleurs probablement qu'ils le fussent dans la proportion de 50% seulement pour qu'en même temps les besoins de l'armée fussent satisfaits et les intérêts des chemins de fer sauvegardés. Car de cette façon, l'inflation des moyens de transport cesserait au grand avantage non seulement des entreprises ferroviaires, mais encore des transporteurs routiers eux-mêmes. Pour s'en convaincre, il n'est que de lire le mémoire adressé le 30. 3. 1936 au Conseil fédéral par l'association suisse des propriétaires d'auto-camions. La concurrence, au sein même de l'industrie des transports automobiles a provoqué un véritable chaos dans toute l'économie des transports, chaos dont les consé-

quences font craindre la débâcle de cette industrie. La concurrence que les transports routiers se font entre eux, accrue du fait du trafic privé et du trafic mixte, est due à l'accroissement du parc de véhicules automobiles, accroissement qui a entraîné une augmentation des possibilités de transports telle qu'il y a pléthora comparativement aux quantités à transporter.

Le statut des transports automobiles du 30 septembre 1938 mettra un terme à cette pléthora non pas « au seul profit des chemins de fer de tous genres et . . . . au détriment des transports routiers », comme l'écrit notre camarade, mais bien dans l'intérêt des uns et des autres. Ce n'est pas en substituant un service automobile au chemin de fer Gland-Begnins ou à tout autre que l'on sauvegarderait les intérêts de l'armée et ceux de l'économie publique, mais c'est en supprimant les 10 000 camions qui circulent sur nos routes, inutilisables au point de vue militaire et concurrençant à la fois les propriétaires de machines réquisitionnables et les chemins de fer, indispensables à la défense nationale. La transformation de voies ferrées en services routiers risquerait même d'accentuer encore la concurrence qui sévit dans les transports automobiles, car, à moins d'une interdiction formelle, les véhicules des nouvelles entreprises ainsi constituées ne manqueraient pas de sillonnailler le pays en tout sens au lieu de limiter leur rayon d'action à la région actuellement desservie par le chemin de fer. Transformer des lignes de chemins de fer en exploitations de transports automobiles, ce serait donner un coup d'épée dans l'eau, mettre un emplâtre sur une jambe de bois, viser à côté du but ; en tout cas, ce ne serait pas s'attaquer à la racine du mal, car ce serait perdre de vue le double problème, essentiel et dominant, de la disparition des 10 000 camions inutiles à la défense nationale et nuisibles à l'économie nationale, et de leur remplacement partiel par les véhicules strictement indispensables à l'une et à l'autre.

Cap. B. TAPERNOUX.