

Quelques considérations militaires à propos des chemins de fer des alpes

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **10 (1865)**

Heft 19

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-330602>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Joseph écrivait à Napoléon le 31 juillet 1808 :

« Les paysans brisent les roues de leurs voitures pour ne pas être obligés aux transports. »

Et plus tard :

« L'armée vit au jour le jour avec la plus grande difficulté par le moyen de réquisitions. Le pays est épuisé, le matériel des ambulances est presque nul, l'armée est absolument dénuée de magasins. »

Les choses ne s'étaient pas améliorées jusqu'en 1811, et c'est depuis cette époque que l'on signale cette plaie de laquelle le bataillon de Neuchâtel ne fut pas exempt, la *désertion*.

(A suivre.)

QUELQUES CONSIDÉRATIONS MILITAIRES A PROPOS DES CHEMINS DE FER DES ALPES.

Le passage des Alpes en chemin de fer préoccupe de plus en plus l'Europe et la Suisse. Les progrès du percement du Mont-Cenis et de la construction du Brenner d'une part, ceux de la navigation d'autre part joints au perfectionnement des réseaux français et autrichiens, menacent de déshériter la Suisse de son transit entre l'Allemagne et l'Italie. Les chemins de fer de ces deux pays tendent à se joindre sur plusieurs points et de plusieurs façons en évitant notre territoire. On comprend que la Suisse s'émeuve de cette perspective, et il est temps pour elle en effet de mettre la main à l'œuvre si elle veut tenir la concurrence contre ses voisins.

Malheureusement les chemins de fer, ceux des hautes montagnes surtout, coûtent beaucoup plus que les routes ordinaires ; et si l'on n'a pas les capitaux pour changer nos trois principaux passages actuels, Simplon, Gothard, Splügen, en voies ferrées, lesquels seront transformés les premiers ? lesquels entr'autres auront les subsides fédéraux que la Constitution autorise à fournir aux constructions d'une importance militaire nationale ?

Dès l'ouverture de la discussion en Suisse sur cette matière, deux combinaisons, deux partis se sont formés. Un parti du centre, du St-Gothard, et un parti des ailes, du Simplon et du Luckmanier. Depuis quelques années déjà on se bombarde de brochures techniques et financières. Dans ces derniers temps les projectiles ont sensiblement augmenté de calibre : on a de vrais livres, de beaux livres en vérité,

des principalement à MM. les ingénieurs civils de chaque camp. Le militaire ne pouvait rester silencieux ; il vient aussi d'entrer en lice et nous avons deux brochures pour le début, qui promettent d'être sinon très meurtrières, au moins assez bruyantes et suivies de bonnes réserves.

Quel est le chemin ou le système de chemin de fer alpestre le plus utile à la défense de la Suisse ? Tel est le thème donné.

Deux officiers argoviens, M. le colonel fédéral Schwarz et M. le lieutenant-colonel fédéral Siegfried, ont ouvert le débat par un chaud plaidoyer en faveur du St-Gothard ⁽¹⁾ et de la concentration. Leur raisonnement, en 9 articles et conclusion, intéressera nos lecteurs sans nul doute ; nous leur en donnerons la substance :

I.

« Par sa position comme point central des grandes vallées alpestres, le St-Gothard, disent MM. Schwarz et Siegfried, fait exception à la règle générale et dominerait en grande partie le théâtre de la guerre en Suisse,

La vallée de la Reuss forme du nord au sud une ligne, qui, se prolongeant au-delà des Alpes par la vallée du Tessin, est une transversale des grandes vallées où aurait lieu une guerre. Au nord la Reuss forme de même une coupure dans la plaine entre les Alpes et le Jura, laquelle serait d'une grande importance militaire comme point de réunion de plusieurs fleuves.

Du St-Gothard comme point central s'échappent le Rhône qui suit un chemin particulier, puis le Rhin, l'Aar, la Linth, la Muotta et l'Aa, qui finissent par se rejoindre dans la plaine de la Reuss.

II.

Les routes des Alpes ont anéanti la difficulté qu'il y avait à faire usage, en temps de guerre, de la position géographique de la vallée de la Reuss. Un chemin de fer compléterait notre système de défense au St-Gothard sous le rapport de la facilité et de la vitesse des transports.

Le seul défaut de nos routes stratégiques est d'être trop longues ; elles aboutissent au point le plus élevé de nos vallées et le plus éloigné de la frontière ; le chemin de fer du St-Gothard éviterait plusieurs jours de marche ; sous le rapport de la défense de nos principales vallées il serait supérieur à tout autre.

(1) Die Gothard-Bahn in militärischen Beziehung. 1 broch. in-8° de 25 pages. Martin, à Arau. 1865.

Dans la partie basse des Grisons, il n'y avait aucune communication avec le reste de la Suisse, il y avait une route à l'extrême gauche, mais trop près de la frontière et interrompue par un lac; à l'aile droite, il n'y avait d'autre route de communication que le sentier montagneux des Wilden-Glarner et du Trou d'Uri; maintenant les Grisons sont en liaison directe avec la force militaire du pays par la route d'Oberalp, et ils ne peuvent plus être détachés de la Suisse en un jour.

La position du Valais est analogue; là aussi pour y arriver du centre de la Suisse il fallait autrefois tourner l'extrémité de la chaîne des Alpes et passer tout près de la frontière; le défilé de Villeneuve à Chillon correspond à celui de Ragatz. Les deux sont des points vulnérables; les routes des Alpes y ont remédié en partie, mais le chemin du St-Gothard rendrait bien plus précieux encore l'usage de ces routes.

III.

Dans l'éventualité d'une guerre où l'on voudrait s'emparer de l'un des passages des Alpes, il faut que la Confédération ait les moyens d'opposer des moyens de défense tels que l'ennemi préfère encore y renoncer à cause des frais et de la masse de troupes qu'une semblable entreprise exigerait.

L'établissement de points fortifiés dans les Alpes serait utile, mais peu populaire à cause du coût. Les routes des Alpes obligent maintenant l'ennemi qui voudrait gagner un de nos passages, à attaquer les forces réunies de la Suisse dans la plaine; une semblable campagne coûterait tellement en hommes, temps et argent, qu'elle n'est pas probable.

La France peut attaquer l'Italie non seulement en franchissant les Alpes, entre le Mont-Blanc et la Méditerranée, mais aussi en violant notre territoire; dans cette éventualité un chemin de fer du Simplon serait pour elle une forte tentation et un danger permanent pour nous et pour l'Italie. Celui du St-Gothard, combiné avec nos routes stratégiques, rendrait le passage d'une armée ennemie trop difficile. Ainsi la frontière nord de l'Italie serait couverte et permettrait aux Italiens de masser ailleurs leur armée.

Dans la supposition d'une guerre entre l'Autriche et l'Italie, le chemin de fer du Luckmanier serait pour des raisons analogues aussi dangereux que celui du Simplon.

IV.

L'activité commune de diverses nationalités est pour la Suisse un

principe vital, tandis que dans des pays voisins on voit se développer des principes opposés, qui sont un danger pour l'intégrité de notre territoire. Pour fortifier le lien fédéral pendant les années de paix, la Suisse a déjà beaucoup fait à l'égard du Tessin en construisant les routes des Alpes, mais le chemin de fer du St-Gothard, en cas de guerre, sera le complément nécessaire de notre système de défense, en rendant les communications plus rapides et possibles dans toutes les saisons.

Une route transversale s'étend derrière la première chaîne des Alpes depuis le passage du Simplon à celui du Splügen ; ce réseau flanque le Tessin et permet de menacer ou d'empêcher une attaque contre lui ; une seconde route s'étendant sur toute la longueur méridionale des Alpes, permettrait, si cela était nécessaire, d'opérer depuis la vallée de la Reuss jusque de l'autre côté des Alpes.

Si l'on considère la défense du Tessin et de tout le front méridional, on trouvera que le chemin de fer du St-Gothard est seul possible, tout autre aux Grisons ou en Valais laisserait la grande route transversale comme prolongement d'une aile, et serait exposé à un coup de main de l'ennemi. De toute la route transversale des Alpes, le point le plus important sera celui que croisera un chemin de fer ; aucun ni en Valais ni dans les Grisons n'offrira autant de garantie pour la défense que la ligne de la Reuss au croisement des diverses routes du St-Gothard. C'est une règle de guerre, de placer la porte à l'endroit le plus sûr.

V.

Tout bon réseau de chemin de fer doit se composer de transversales et de perpendiculaires autour d'un point central.

Un chemin de fer le long de la frontière est dangereux parce qu'il sera facilement pris et pourra servir aux mouvements de l'ennemi.

En France le réseau a la forme d'une toile d'araignée dont Paris est le centre, la dernière ligne transversale et de manœuvres est formée par le chemin de fer de ceinture en dedans des forts de Paris.

Pour la Suisse, en cas de guerre au sud, le chemin du St-Gothard serait une ligne perpendiculaire servant à relier les deux principaux réseaux de la plaine, et servirait à concentrer notre armée sur la base avancée des routes des Alpes. Dans une guerre à l'est ou à l'ouest, le chemin du St-Gothard serait une transversale reliant les lignes d'opérations des vallées du Rhin et de la Linth à celles du Rhône et de l'Aar ; il établirait en même temps une communication entre les opérations dans la plaine et celles de la montagne. Le Luckmanier et le Simplon sont trop près des frontières et ne pourraient servir qu'à

une défense locale ; ils n'ont que fort peu d'importance militaire, n'étant pas reliés directement avec le centre du pays.

VI.

En cas de guerre avec l'est ou l'ouest, la vallée de la Reuss également éloignée des deux et reliée avec nos routes stratégiques des Alpes, serait notre ligne de manœuvre. Dans ce cas on compléterait notre réseau en le mettant en communication avec les vallées de la Linth et l'Aar. Nos frontières de Genève à Bâle et la position du canton de Vaud seraient toujours en danger du moment que la ligne Bienne-Bâle serait forcée et la barrière douteuse de l'Aar aux mains de l'ennemi. Dans ce cas encore notre défense n'aura de solidité qu'en prenant les routes des Alpes pour base d'opérations et en établissant en arrière du front occidental des lignes de communications avec la vallée de la Reuss. Il manque à la ligne de défense de l'Aar et du Jura les travaux de fortifications sans lesquels il faudra toujours le concours d'une nombreuse armée active, et encore celle-ci ne tiendra longtemps que si elle est appuyée en arrière par le haut pays.

VII.

La nécessité de relier la Suisse occidentale à la vallée de la Reuss est devenue encore plus évidente depuis l'annexion de la Savoie, et l'organisation militaire du réseau français. Les lignes ferrées en face de notre frontière occidentale serviraient de base d'attaque contre nous ; elles relient des places fortes, des camps retranchés, et sont en communication directe avec le centre de l'empire, d'où elles tirent rapidement les approvisionnements pour les troupes de ces forts. La France pourrait facilement nous attaquer en divisant nos forces et atteindre la ligne de l'Aar ; en ce cas encore il faut que des communications bien établies avec la vallée de la Reuss permettent à notre armée la retraite dans les Alpes. En adoptant ce projet il faudrait fortifier les points où le Rhône, l'Aar et la Reuss quittent le haut pays pour se jeter dans la plaine, et où généralement il y a un lac.

Un autre projet consisterait à relier le Jura et les Alpes au moyen d'un groupe de fortifications à partir de Thoune en descendant l'Aar, et de faire du Seeland un camp retranché comme pivot stratégique.

VIII.

Dans une attaque contre notre front oriental, la Reuss jouera un rôle analogue. Notre frontière à l'est est aussi dangereuse en plusieurs points que celle de l'ouest. Environ à son milieu se rencontrent ses

deux parties si différentes : à gauche un fleuve, à droite une arête de montagne ; derrière ce point se trouve le remarquable carrefour de vallées de Sargans. Depuis le Rhin les Alpes s'élèvent pour aller finir vers l'ouest perpendiculairement à la frontière ; elles n'y laissent qu'un défilé ; en arrière nos deux champs d'opération de la plaine et de la montagne restent séparés. Plus au nord et à l'endroit le plus dangereux, une seconde chaîne de montagnes se dirige à l'intérieur, en sorte que nos deux ailes de défense seraient séparées jusques vers le milieu du pays.

En fortifiant l'entrée de la vallée de Sargans, ainsi que les passages de rivières ; en complétant les routes de communications avec la vallée de la Reuss, on éviterait en partie ce danger, car la perte de la transversale Coire-Mayenfeld n'entraînerait pas pour nous celle de toute la frontière.

Par la création de la ligne du Brenner l'Autriche relie complètement les deux points, au nord et au sud du Luziensteig, par où elle pourrait faire invasion ; cela nous impose aussi l'obligation de relier nos deux points de défense par le chemin du St-Gothard.

IX.

Le projet d'un chemin de fer par le Grimsel serait pour le Tessin à peu près aussi utile que par le St-Gothard ; dans le cas d'une guerre dans la plaine il serait pour la Suisse occidentale, même supérieur, étant déjà relié directement avec notre frontière occidentale par de nombreuses routes ; mais il serait bien inférieur dans le cas d'une guerre à l'est ou dans toute l'étendue méridionale.

Le rapport entre l'étendue des frontières d'un pays et le nombre de ses habitants donne en général la proportion de sa valeur stratégique. La Suisse à cet égard est le pays le plus mal partagé d'Europe, et cependant c'est celui qui fait le moins pour la défense de ses frontières.

D'où il faut conclure :

Les rapports militaires et géographiques nous montrent que c'est dans la vallée de la Reuss, comme transversale centrale, qu'il faut chercher le point décisif de toute la défense de la Suisse.

En particulier et dans la plupart des cas, ce point central est au St-Gothard, où aboutissent nos principales vallées.

Toute attaque contre le côté sud de la Suisse, peut être repoussée de front ou menacée sur ses flancs depuis le St-Gothard.

Cette circonstance stratégique a été déjà reconnue et prise en considération lors de la construction des routes des Alpes. Elle doit l'être

doublement quand il s'agit d'un réseau de chemins de fer à travers les Alpes.

Aucune autre communication à travers les Alpes ne saurait égaler celle du St-Gothard.

Un chemin de fer par les hautes vallées du Rhin, du Rhône et de l'Aar pourra compléter celui du St-Gothard, mais non le remplacer. »

Trois officiers de la Suisse orientale, MM. les colonels fédéraux Edouard et Jacob de Salis, des Grisons, et Hofstetter, de St-Gall, se sont chargés de répondre aux précédents et viennent de le faire avec un plein succès selon nous ⁽¹⁾.

Ces messieurs s'expriment ainsi dans l'avant-propos : « La brochure écrite par MM. Schwarz, colonel fédéral, et Siegfried, lieutenant-colonel, transmise au comité du St-Gothard, renferme une argumentation si particulière, et arrive à des conclusions si extraordinaires, qu'on aurait pu, vu l'importance de la question, non-seulement pour ce qui concerne les chemins de fer, mais surtout pour le système général de la défense de la Suisse, qu'on aurait pu s'attendre depuis longtemps à voir paraître une réfutation. Mais puisque personne ne prend la plume, soit peut-être par manque d'intérêt, soit peut-être par d'autres motifs qu'il est inutile d'énumérer ici, les soussignés, dans la crainte que le silence ne soit considéré comme une adhésion et qu'on ne donne une fausse direction aux idées sur la défense du pays, ont élaboré ce petit travail, qu'ils livrent à la publicité. »

Ces messieurs établissent, dans l'introduction, ce principe que :

La richesse et la force du pays se trouvent dans la plaine située entre le pied des hautes montagnes, le Jura, le Rhin, les lacs Léman et de Constance, plaine couverte de villes et de villages et richement dotée de voies de communication. C'est là seulement où nous pouvons agir avec des masses réunissant les différentes armes, où nous trouvons les moyens de les loger et de les nourrir, et la place nécessaire à la poursuite de l'ennemi, comme à l'éviter en cas de besoin.

Il suit de là naturellement que les hautes montagnes ne peuvent avoir qu'une importance secondaire, et que ce ne serait le plus souvent que des colonnes secondaires qui opéreront dans ces localités; colonnes qui doivent être réduites au minimum, afin de pouvoir réunir toutes ses forces pour la bataille décisive dans la plaine. C'est

(¹) Die Schweizerischen Alpenbahnen in militärischen Beziehung. 1 broch. in-8° de 22 pages. Kœlin, à St-Gall, 1865.

ce que nous enseignent l'archiduc Charles, Jomini, Clausewitz, etc., etc., ces stratégiciens renommés. Ils ont blâmé, dans les guerres de la révolution, les cabinets d'avoir donné une trop grande importance aux montagnes et d'avoir envoyé de trop grandes armées en Suisse, et d'avoir par là mis en question le résultat des batailles sur les deux grands théâtres de la guerre, le Pô et le Danube ; ils ont blâmé aussi les généraux qui commandaient en Suisse d'avoir affaibli leurs troupes dans la plaine pour renforcer les colonnes dans les montagnes. Masséna, le premier, a secoué la vieille routine. La bataille de Zurich, livrée et gagnée trois jours après l'arrivée de Souvarow sur le Saint-Gothard, en fut la conséquence. Bonaparte n'a jamais eu les tristes idées sur un point dominant, que la brochure a déterrées des arsenaux de la vieille stratégie autrichienne.

Le principe que nous avons posé a une importance si décisive pour la défense de notre pays, que nous devons déclarer que la Suisse serait perdue si elle voulait chercher son salut dans les hautes montagnes.

Il suit de là que, pour ne pas être acculés dans les montagnes, sinon dans un cas extrême, nous devons chercher à avoir les lignes de retraite les plus longues.

MM. Schwarz et Siegfried ayant fait du Gothard un point central, le pivot de toute la stratégie de la Suisse, voulant y accumuler les approvisionnements et le matériel de guerre, les auteurs de la nouvelle brochure se sont appliqués à réfuter ces idées. Pour cela, ils passent en revue les diverses attaques auxquelles la Suisse peut être appelée à parer ; elles peuvent venir, au sud, du côté de l'Italie ; à l'est, du côté de l'Autriche ; au nord, du côté de l'Allemagne, et à l'ouest, du côté de la France ; ces messieurs discutent la stratégie que la Suisse aurait à suivre dans ces différentes hypothèses ; ils se prononcent, à l'encontre des auteurs de la brochure gothardine, pour une première ligne de défense à la frontière, et ils prouvent que dans toutes ces hypothèses, les chemins de fer du Lukmanier et du Simplon sont plus utiles au point de vue militaire que celui du Saint-Gothard.

Ils disent en terminant :

« Les temps sont loin de nous où le manque de voies de communications exigeait que le stratégicien donnât son opinion lorsqu'il s'agissait d'en construire de nouvelles ; maintenant il se sert simplement de celles que le bien-être du peuple a fait établir.

» Les principes d'une saine stratégie nous enseignent de chercher la force de la défense de la Suisse dans une armée capable, bien organisée et exercée, et animée du meilleur esprit, et dans de bonnes voies de communication dans toutes les directions.

» En particulier et pour la plupart des cas, nous estimons que la défense aux frontières du pays présente les plus grands avantages.

» Toutes les attaques dirigées contre le front méridional de la Suisse peuvent être repoussées depuis les Grisons ou de front, ou menacées ou paralysées sur leur flanc. De là nous pouvons nous emparer de la compensation naturelle pour le Tessin, la Valteline.

» Toutes les attaques dirigées contre le front de l'est de la Suisse peuvent être repoussées depuis les Grisons ou de front, ou être menacées sur le flanc.

» Ces circonstances stratégiques ont pu être déjà prises en considération lors de la construction des routes militaires des Alpes.

» Aucune communication ne présentera autant d'avantages au point de vue militaire que celle du Lukmanier. » *(A suivre.)*

RÉUNION DES CORPS DE CADETS VAUDOIS A LAUSANNE.

Les réunions des corps de cadets existent depuis quelques années déjà chez nos confédérés de la Suisse allemande. Berne et d'autres cantons ont des réunions cantonales. Zurich a eu même, il y a sept ou huit ans, un véritable camp fédéral de manœuvres, auquel ont assisté les corps de cadets de Zurich, St-Gall, Thurgovie, Argovie, Glaris, voire même des Grisons et du Tessin. La jeune armée, divisée en deux brigades, a simulé la bataille de Zurich.

Le canton de Vaud vient d'avoir aussi sa réunion. C'était le 14 septembre, jour mémorable et dont notre jeunesse se souviendra. Vers 9 heures du matin, Lausanne prenait une animation inusitée. On voyait nombre de gens se hâter, fait assez remarquable pour que le chroniqueur en ait pris note. Il y avait un air de fête répandu sur cette foule compacte et impatiente qui se pressait aux abords de la gare. Oui, la réunion des corps de cadets a été une fête pour tous ; et n'eût-elle eu que les sympathies d'un grand concours de spectateurs, sa cause était gagnée. Mais elle a eu davantage, elle a eu pour elle la bonne tenue, la discipline, l'habileté et la prestesse de ces futurs défenseurs de la patrie, la plupart en miniature et pourtant si sérieux et si crânes au défilé ou à la manœuvre.

Tous les corps de cadets du canton, au nombre de treize, ont assisté à la réunion ; ce sont ceux d'Yverdon, d'Orbe, de Bex, de Villeneuve, de Vevey, de Payerne, de Moudon, de Nyon, de Rolle, d'Aubonne et de Morges, plus les deux corps de Lausanne (collège cantonal et école moyenne-industrielle). En tout un effectif d'environ huit cents hommes. La division d'artillerie comptait huit pièces de canon (deux de Vevey, deux de Moudon et quatre de Lausanne). Il y avait deux musiques, celles de Vevey et de Lausanne.

Mais reportons-nous au matin du 14 septembre, car nous voulons prendre au