Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 96 (1951)
Heft: 2

Artikel: Les transports en temps de guerre rail ou route?
Autor: Borgognon, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-348419

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: 13.07.2025

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

Les transports en temps de guerre
Rail ou route ?

Nous examinions ici même (*R. M. S.* décembre 1948), le problème posé par la formation des chauffeurs militaires. Nous émettions à cette occasion quelques critiques à l'égard de notre politique de coordination rail/route, ce qui nous valut l'honneur d'une réponse de M. le major E.M.G. Tapernoux (*R. M. S.*, février 1949). Faute de temps, ce n'est qu'aujourd'hui qu'il nous est possible de revenir sur l'opposition, certes autorisée mais que nous ne partageons pas complètement, de notre contradicteur.

Par le fait que certains points auxquels nous faisions allusion dans notre précédent écrit obligeait à aborder le point de vue économique, ce qui pouvait sortir du cadre d'une revue militaire, c'est à dessein que nous ne nous étions point étendu sur la question. Cependant, dès l'instant où l'on traite du sujet des transports, est-il possible de parler du seul aspect militaire du problème sans être entraîné dans une discussion économique. Pour notre part, nous sommes de l'opinion que l'un est étroitement lié à l'autre, et inversément.

En effet, les transports sont à la base aussi bien de l'activité économique des peuples de que l'organisation des armées. Par ailleurs, l'appareillage de transport d'une nation sert aussi bien à son économie qu'à son armée. Ainsi se confirme que la conclusion d'une dissertation sur le sujet général des transports serait incomplète si les deux aspects économique et militaire n'étaient pas retenus.

Si chez les grandes puissances il est encore possible, mais dans une certaine mesure seulement, de séparer l'organisation civile des transports de son organisation militaire, en revanche en Suisse, la conception particulière de notre armée contraint à s'en tenir au principe que nous venons de poser.

Le déficit continuel de nos chemins de fer en dépit de l'assainissement ou prétendu comme tel, de un milliard quatre cents millions, n'a pas apporté l'amélioration salutaire que les protagonistes de cette mesure laissaient espérer. C'est cette situation qui a amené nos autorités à promulguer des ordonnances tendant à restreindre la liberté d'action du concurrent du rail : la route.

Depuis de nombreuses années, la coordination du rail et de la route fait couler des flots d'encre et de paroles. Ne croyons pas que nous sommes seuls à rechercher la solution de l'équation. Nos voisins d'outre-Jura par exemple, connaissent les mêmes difficultés et pourtant le pays est plus vaste et offre partant d'autres possibilités de résoudre le problème.

Le gouvernement a légiféré, il a soumis ses textes au souverain, mais aucun jusqu'ici n'a eu sa grâce. Très prochainement l'électeur sera appelé, une fois de plus, à se prononcer sur la question, le statut des transports automobiles (S.T.A.) devant être soumis à son verdict puisqu'il fit l'objet d'un referendum. C'est de ce statut, mais dans sa forme jusqu'ici en vigueur, que le major Tapernoux s'est fait le défenseur.

Examinons en premier le chapitre ferroviaire. Le major Tapernoux en veut pour preuve de l'importance de nos C.F.F. lors du dernier S.A., l'éloge, mérité d'ailleurs, qui leur a été rendu par notre commandant en chef. Que nos chemins de fer aient rendu de précieux services à notre armée, qu'ils aient parfois, en des circonstances difficiles, permis des déplacements rapides d'un point à un autre du pays d'importants éléments de troupes, personne n'en disconvient. Le service de propagande des C.F.F. a d'ailleurs fort bien su tirer parti de ces faits à l'occasion de la campagne de presse ayant précédé

la votation sur les 1 400 000 000 francs. Cependant, n'est-ce pas se faire des illusions sur la valeur militaire pratique de notre rail, que de s'attarder à ces exemples passés.

En effet, si la mise en place rapide de nos troupes a pu déjouer les intentions de notre agresseur éventuel, nous ne devons pas perdre de vue que tous ces mouvements se sont faits en l'absence de toute action de guerre. Nos chemins de fer ont donc eu à leur disposition le plein emploi de leur matériel roulant et de leurs installations fixes. Ils n'étaient pas entravés pour faire face au débit du trafic, certes très important, pendant la mobilisation générale du 2 septembre 1939 ou de celle ayant suivi l'attaque de la Hollande le 10 mai 1940.

A notre sens, il serait faux de considérer le résultat obtenu à la seule lumière d'une manœuvre exécutée en période de neutralité armée. La conclusion d'un problème militaire ne peut avoir sa pleine valeur que si l'étude a cherché de serrer d'aussi près que possible quelle aurait été la situation en cas de conflit armé. Or, si nous admettons l'ouverture des hostilités avant que soit terminée ou même commencée notre mobilisation, on peut tenir pour certain qu'à côté des objectifs essentiellement militaires, les forces stratégiques aériennes de notre agresseur auront pour mission N° 1 la destruction de notre réseau ferroviaire, et principalement les gares de triage, ouvrages d'art, etc. Aucune puissance étrangère n'ignore que notre première parade est la mobilisation très rapide de notre armée. L'attaquant cherchera donc à désorganiser et compromettre au maximum la mise sur pied de guerre de nos troupes. Pour ce faire, un seul moyen : la destruction des moyens de transport.

Nous trouvant en zone occupée quelques jours à peine avant le débarquement de Normandie du 6 juin 1944, nous avons pu constater l'acharnement des RAF et USAF sur les objectifs ferroviaires dans une zone de 300 km. environ en arrière de ce que devait être la ligne de front dans les premiers jours de l'attaque.

Nous avons vu par exemple, la grande gare de triage de Villeneuve Saint-Georges complètement détruite, et où plusieurs jours après le bombardement une seule voie était rétablie. Nous avons pu encore juger des conséquences de ces bombardements. A 100 km. en arrière de la zone de bombardement, des formations de la Wehrmacht transportées par train — même des escadrilles — attendaient sur les voies que s'écoule le trafic, écoulement n'ayant lieu que goutte à goutte tant était importante la désorganisation des voies de communication.

Si maintenant nous reportons cet exemple à l'échelle des distances de notre pays, nous constatons que l'ensemble de notre réseau ferroviaire se trouve dans la zone d'opération du front. Dans les pays aux vastes étendues, le chemin de fer peut servir pour amener de l'arrière vers le front, le matériel, le ravitaillement, mais dès l'instant où il se trouve dans une bande de 250 à 300 km. derrière le front, il est paralysé par l'aviation adverse.

Est-ce dire que le rail n'a plus sa raison d'être au point de vue militaire ? Non pas. D'ailleurs, en supposant même que sur le plan militaire nous soyons dans la nécessité de conclure de la sorte, nous nous trouverions alors dans l'obligation de parler d'une manière diamétralement opposée dès l'instant où l'intérêt économique du temps de paix serait retenu.

Ainsi se trouve une fois encore démontré l'impossibilité de dissocier l'intérêt économique de l'intérêt militaire et réciproquement lorsqu'on parle transports. Nous nous trouvons maintenant devant l'équation suivante à laquelle une solution doit être apportée : *utilité du chemin de fer au point de vue économique* — inutilité de ce même moyen au point de vue militaire en *cas de conflit*.

Les déficits de *toutes* les compagnies ferroviaires (C.F.F. et privées) plaident en faveur de la suppression de celles des lignes qui peuvent avantageusement être remplacées par les

services automobiles. On nous répliquera qu'il n'est pas possible d'abandonner sans autre tout un matériel représentant plusieurs centaines de millions. A cela nous dupliquerons qu'il est faux d'engloutir d'autres millions pour l'entretien d'un matériel qui dans bien des cas ne répond plus aux besoins de l'économie, n'ayant pas été remplacé par suite d'une situation financière obérée.

Il serait beaucoup plus profitable d'employer ce matériel sur celles des lignes reconnues indispensables, tant au point de vue économique que stratégique. Certaines compagnies privées avec leurs recettes, couvrent à peine les salaires du personnel, de telle sorte qu'il est quasiment impossible de songer à un amortissement du matériel, et encore moins au paiement de l'intérêt du capital.

Nous parvenons ainsi à la conclusion que nous ne devons conserver au point de vue ferroviaire que la grosse ossature de notre réseau. Comme il est prouvé que jamais nos chemins de fer ne pourront sortir un quelconque bénéfice, hormis pendant les périodes exceptionnelles comme celle de 1939 à 1945, nous saurons que pour ces lignes dites indispensables, il s'agira de supporter annuellement X centaines de millions. C'est donc un mal nécessaire, car il est évident qu'on ne saurait opérer de quelconques restrictions sur les axes de grande communication par exemple, ne serait-ce déjà que pour assurer le trafic international de transit.

Une telle politique imposerait naturellement la mise à pied de tout un personnel, auquel cependant dans une large mesure, il sera possible de trouver un nouvel emploi. La création, en substitution des lignes désaffectées, de services d'autobus pour les voyageurs et de camions pour les marchandises, exigera du personnel, lequel pourra être pris présisément sur les effectifs devenus disponibles par la cessation d'activité du chemin de fer.

Nous n'aborderons pas ici le problème du financement des nouvelles entreprises de transports routiers, afin de ne pas

être accusé de détruire sans construire ou tout au moins de bâtir en théorie, précisons simplement que nous avons eu l'occasion d'exprimer notre idée à ce propos dans un rapport à l'intention d'un grand organisme économique.

Cette solution permettrait ainsi, d'une part de conserver l'armature principale de notre réseau ferroviaire, afin de satisfaire aux besoins économiques du pays de même qu'aux besoins militaires, et d'autre part de constituer un parc important de véhicules à moteur lourds au service de l'économie en période de calme et encore plus utile à l'armée en période de conflit.

Si comme nous l'avons relevé précédemment, les points névralgiques de notre réseau ferroviaire seront voués à la destruction dès les premières heures d'ouverture des hostilités, il est évident que l'aviation adverse s'acharnera aussi sur le réseau routier. Toutefois, alors que dès l'instant où son ruban d'acier est détruit, le chemin de fer se voit paralysé, le camion, lui, peut aisément emprunter des voies détournées, c'est-à-dire suivre les routes secondaires qui elles n'auront pas la primeur des forces de bombardement adverses. Ainsi sera-t-il possible de maintenir la rapidité de déplacement indispensable à la mise sur pied des troupes en cas de mobilisation générale.

Une telle organisation doit être exécutée avec méthode, car elle ne peut naturellement être créée du jour au lendemain. Le cheminement par les routes secondaires devrait être examiné et fixé dès le temps de paix, en retenant le maximum de situation possible, afin d'éviter tout tâtonnement lors de l'exécution.

Qu'en vue de la réalisation de ce projet le S.T.A. ait son utilité, personne n'en disconvient. Même aujourd'hui nous ne contestons nullement sa nécessité. Les exemples cités par le major Tapernoux quant au matériel roulant disparate que nous aurions en l'absence de toute réglementation et des difficultés financières de ceux qui sans connaissance se

lanceraient dans le transport par route ne nous étaient pas méconnus.

Vouloir cependant introduire un statut qui, quoi qu'en puisse dire notre contradicteur, cherche à conférer au rail un monopole, représente une erreur. Chez nous plus qu'ailleurs, l'évolution des moyens modernes de combat ne permet plus, en cas de guerre, de considérer le chemin de fer comme l'épine dorsale des moyens militaires de transports.

Plt. Pierre BORGOGNON