

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 23 (1878)
Heft: (4): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse

Artikel: Les voies ferrées et la défense de l'État
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-334856>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Les voies ferrées et la défense de l'Etat,

(d'après l'*Italia militare.*)

Le travail extraordinaire de reconstitution, commencé en France avec une fébrile activité depuis les revers de 1870-71 et suivi constamment avec les moyens grandioses fournis au gouvernement par le patriotisme de la nation, ne se borne pas seulement à la réorganisation de l'armée, mais il s'étend aussi au théâtre sur lequel doivent agir les hommes et le matériel de guerre, et qui forme une partie essentielle de l'organisation militaire d'un état.

Chacun sait combien la France attache, depuis la guerre, d'importance à augmenter ses lignes ferrées et à donner à leur réseau un développement répondant aux exigences de la défense de l'Etat, sans nuire pour cela aux intérêts économiques.

Certains prétendent qu'on ne peut satisfaire au premier but sans nuire au second, comme si en matière de chemins de fer, il y avait un antagonisme entre les besoins militaires et ceux du commerce. Cette supposition n'est pas fondée parce que les armées suivent les voies du trafic et portent la mort dans les mêmes lieux d'où la civilisation fait rayonner la vie.

Outre les travaux qui concernent directement l'amélioration de la viabilité au sujet de la translation des troupes d'un bout à l'autre du pays, le gouvernement français s'occupe de la création d'institutions capables de garantir le service sûr et régulier des transports militaires en temps de paix et en temps de guerre.

L'activité du gouvernement français se porte sur ces deux points :

1^o Augmentation du réseau des voies ferrées.

2^o Elaboration d'une organisation militaire pour les chemins de fer.

Nous dirons brièvement ce qui a été fait dans ces deux branches, nous rapportant pour la première au livre qui a été publié par M. Budde, à Berlin, en 1877.

Un regard jeté sur les deux cartes annexées à cet ouvrage et représentant l'une les chemins de fer français en 1870 et l'autre leur état en janvier 1877, fait ressortir le soin mis à joindre entre eux et avec l'intérieur par le moyen des voies ferrées les divers ports de mer. La France possède 77 principaux ports de mer ; parmi ceux-ci, 58 sont à proximité de voies ferrées et 8 en auront bientôt. Un égal intérêt est mis à établir des communications rapides entre les places fortes et les villes de garnison de la République. En y comprenant les forteresses frontières, la France possède 112 places fortes dont 92 desservies par des chemins de fer et 167 garnisons dont 159 sur des lignes ferrées.

Les lignes françaises en 1870 convergeaient toutes vers Paris ; le système de *rayonnement* n'était nulle part plus développé qu'en France. Aujourd'hui, l'expérience a condamné ce système comme nuisible au transport sûr et régulier des troupes qui, dans les mouvements d'urgence, se groupent autour des points de centralisation des lignes empêchant ainsi leur fonctionnement régulier, au moment où elles seraient peut-être le plus utiles.

Les Français qui, pendant la guerre, eurent plusieurs fois à subir les effets désastreux de ce système, ne tarderont pas à en changer. Dans la séance de l'Assemblée nationale du 23 mars 1874, on discuta un projet de loi pour la construction de nouvelles lignes ; on admit que pour les lignes stratégiques dont l'exécution ne devait pas être retardée, il fallait accorder des subventions spéciales. La plupart de ces lignes nouvelles durent servir à établir les communications entre les différents rayons et à rendre facile le passage de l'une à l'autre ligne radiale en évitant la capitale.

Par ce moyen, on arrive à former autour de Paris diverses lignes concentriques qui, au nombre de sept, parcourent la zone contiguë à la frontière allemande, se divisant à l'intérieur comme une toile d'araignée et touchant les points les plus importants des frontières nord, ouest et sud.

Ces sept lignes sont :

1^o Mezières-Sedan-Montmédy par Thionville avec embranchements à l'intérieur sur Paris et le Nord de la France ;

2^o Reims-Verdun sur Metz avec embranchements à l'intérieur sur Laon, Paris et le Nord ;

3^o Paris-Châlons-Frouard par Vic et Château-Salins ;

4^o Troyes - Chaumont - Neufchâteau-Epinal-St-Dié, avec embranchement à l'intérieur sur Orléans et Paris ;

5^o Port-d'Atelier-Epinal-Granges, avec embranchements à l'intérieur sur Chalindrey et Vesoul.

6^o Gray-Vesoul-Belfort sur Mulhouse avec embranchement à l'intérieur sur Châtillon, Dijon et Dôle.

7^o Besançon-Belfort avec embranchements à l'intérieur sur Dôle et Lons-le-Saulnier.

Six de ces lignes sont achevées ; la ligne n^o 4 sera finie en 1879.

Le reste des lignes décrétées, concédées ou en construction comprendra, une fois le réseau terminé, trois lignes indépendantes menant à la frontière italienne, savoir :

1^o Chambéry-Esseillon-Modane sur Bardonnèche avec embranchements à l'intérieur par Culoz-Ambérieu, sur Mâcon ou Lyon et par le fort Barraux-Grenoble sur Valence.

2^o Gap-Briançon-Modane avec direction intérieure sur Grenoble ; par Crest sur Livron, et par Sisteron-Aix sur Marseille.

3^o Toulon-Antibes-Villefranche sur Vintimille avec embranchements intérieurs sur Avignon, Nîmes, Toulouse et Clermont.

Toutes les voies ferrées menant aux frontières italienne ou allemande sont barrées par des places fortes ou des ouvrages fortifiés.

Passons maintenant au second point qui doit nous occuper, c'est-à-dire à l'organisation du service des chemins de fer en temps de guerre, qui est, en grande partie, empruntée au système prussien.

La haute direction du service des transports militaires sur les chemins de fer français en temps de paix et de guerre (dans ce dernier cas seulement sur les voies ferrées situées en deçà de la ligne d'opérations), est confiée à une commission permanente jointe au ministère de la guerre et appelée : *Commission militaire supérieure des Chemins de fer*. Cette commission se compose de : 1 général de division, président ; 1 général de brigade, vice-président ; 1 employé supérieur du ministère des travaux publics ; 2 représentants des compagnies de chemins de fer ; 3 officiers supérieurs, 1 d'état-major, 1 d'artillerie, 1 du génie ; 1 officier de l'intendance ; 1 officier d'état-major, secrétaire ; enfin un employé comptable des chemins de fer et un officier supérieur de la marine.

(A suivre.)

Exercices de tir de l'infanterie.

Le Département militaire vient de publier le rapport sur les exercices de tir de l'infanterie pendant l'année 1876.

Comme en 1875, l'infanterie n'a tiré en 1876 que dans les écoles de recrues et dans les écoles de tir, attendu que les cours de répétition étaient de beaucoup de trop courte durée pour pouvoir procéder à des exercices de tir et qu'il n'avait pas encore été organisé d'exercices de tir d'un jour.