

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 84 (1939)  
**Heft:** 4

**Artikel:** La préparation économique à la guerre  
**Autor:** Ducret, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341937>

### **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:** 30.03.2025

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

# La préparation économique à la guerre

---

## I. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

### *Le facteur économique et la guerre moderne.*

La Suisse dispose aujourd'hui d'une armée prête, s'il le fallait, à remplir dignement sa mission. Les autorités civiles et militaires ont constitué un organisme actuellement au point ; le peuple a consenti les sacrifices nécessaires et il en consentira d'autres encore s'il le faut. Mais il est un problème auquel nous n'avons peut-être pas accordé jusqu'ici toute l'attention qu'il exige : c'est la préparation économique à la guerre. Et pourtant, il s'agit là d'une question dont l'importance est capitale pour la défense du pays. Je ne prétends point exposer ici tout le vaste problème de la préparation économique à la guerre. Je me propose simplement de poser ce problème, d'en souligner l'importance et d'indiquer brièvement les principes qui peuvent nous guider dans la recherche d'une solution.

Autrefois, il suffisait d'une bonne armée de métier, d'un trésor convenablement garni ; et l'on partait en guerre tranquillement. L'organisation d'une campagne était chose relativement simple.

Actuellement, il n'en est plus de même. La Révolution française nous a apporté le service militaire obligatoire, et avec lui la guerre des nations. Le développement de la technique, lui, nous a apporté la guerre du matériel.

La lutte a pris aujourd'hui des proportions gigantesques : elle oppose deux blocs de nations, avec tous leurs

biens, toutes leurs ressources, toutes leurs forces. La formidable consommation de matière exigée par cette guerre moderne indique d'emblée toute la signification actuelle du facteur économique. Lloyd George avait bien compris cette situation nouvelle lorsqu'il eut, dans son discours de Bangor, du 28 février 1915, ce mot fameux : « Cette guerre ne se décidera pas sur les champs de bataille de Belgique et de Pologne. Elle se liquidera dans les usines de France et de Grande-Bretagne ». Effectivement, ce sont pour une bonne part les usines des pays alliés qui ont eu raison de la puissance militaire des armées impériales.

Quelles sont en somme les exigences économiques de la guerre ? A une question de Louis XII, qui s'informait des préparatifs nécessaires, le maréchal Trivulce pouvait répondre : « Nous devons préparer trois choses : de l'argent, de l'argent et encore de l'argent ». Les conditions sont autres aujourd'hui. Non seulement, la guerre de l'acier est plus onéreuse que la guerre en dentelles, mais elle a d'autres tyrannies encore. L'argent n'est plus le nerf de la guerre. Il en faut, certes, mais il ne suffit pas. Il faut autre chose : des matières premières tout d'abord, car une cargaison de blé ou une citerne de benzine ne s'échangent pas, en temps de guerre, contre des pierres précieuses, mais contre des munitions ou des armes. Il nous faut aussi de la main-d'œuvre, car l'ouvrier à son usine, le paysan à son champ, accomplissent un travail, moins glorieux peut-être, mais tout aussi important pour le résultat final, que le tireur dans sa tranchée.

Toute la force économique du pays devra donc être mise au service de la défense en temps de guerre. Ce qui exige la transformation de l'économie de paix en économie de guerre, avec participation directe ou indirecte de toute la population. La transformation devra être immédiate et s'opérer sur toute la ligne. Notre économie normale sera donc profondément ébranlée par une entrée en guerre et il est nécessaire qu'elle se prépare à l'avance à sa nouvelle tâche.

Si l'économie n'est pas en mesure de remplir sa mission de guerre, la cause du pays est perdue d'avance, et la meilleure armée se révélera parfaitement impuissante à nous épargner du désastre. Que peut donc bien faire, pour la défense du pays, un bon tireur sans munitions, une troupe bien exercée sans armes, une formation motorisée sans benzine ? Non seulement nous aurons besoin d'une quantité énorme de matières, mais nous devons encore être en mesure de transformer ces matières dans nos usines et de les transporter où les besoins l'exigent.

La préparation militaire est donc loin de suffire à la défense du pays. La défense nationale exige une triple préparation :

Préparation morale,

Préparation militaire,

Préparation économique.

Ce sont là les trois facteurs solidaires, indissolubles et indispensables de la défense nationale. Il suffit qu'un seul de ces trois éléments cède, pour que tout soit perdu.

La guerre totale exige une préparation totale.

#### *Les enseignements de la guerre mondiale.*

« Ne rejetez pas, quand la guerre sera finie, les leçons de la guerre », conseillait Lord Curzon. Les expériences faites au cours du dernier conflit mondial peuvent, en effet, nous être des plus précieuses, pour peu que nous sachions tirer de l'histoire les leçons qu'elle nous offre.

Tous les grands chefs de la guerre ont reconnu que le manque d'organisation des forces économiques à l'intérieur des empires centraux et l'absence de coordination entre les puissances sont en bonne partie responsables de la gabegie qui a régné dans la vie économique, et de la défaite qui en est résultée. Chez les alliés, au contraire, l'organisation économique intérieure de chaque Etat était satisfaisante et la coalition sut réaliser — au moment utile —

l'unité de commandement, non seulement sur le plan militaire, mais également sur le plan économique.

L'organisation économique a donc eu une influence déterminante sur l'issue de la lutte.

Les événements de 1914-1918 nous apprennent que nous ne devons pas compter sur une courte durée des hostilités. Ils nous apprennent aussi, qu'une machine aussi complexe et aussi lourde que la guerre moderne, qui intervient dans tous les domaines de la vie, ne peut être mise en mouvement sur des ordres improvisés ; une préparation minutieuse est absolument indispensable.

N'oublions pas, surtout, que nous nous sommes trouvés, en 1914, dans le cas le plus favorable : celui de la neutralité armée. Nos préparatifs actuels ne doivent pas seulement envisager la répétition d'un tel cas, mais ils doivent être faits aussi pour le cas où nous serions directement entraînés dans la guerre. Il est nécessaire que notre économie soit prête à faire face à la situation la plus grave.

#### *Les méthodes actuelles.*

*Les Etats dictatoriaux* ont systématiquement travaillé à la préparation économique comme ils l'ont fait pour tout ce qui touche à la défense nationale. Ces pays ont une politique démographique, un système d'éducation de la jeunesse, de formation professionnelle, une organisation du travail, des conceptions de la vie nettement orientées vers la défense nationale. Qu'il s'agisse d'histoire, de géographie, de géologie, de biologie, de morale, d'hygiène, de droit, d'architecture, de chimie ou de toute autre branche du savoir humain, tout est vu, étudié, conçu et réalisé du point de vue de la défense nationale. L'économie, elle aussi, est naturellement incorporée à ce système totalitaire de défense. Toute pensée, toute action n'a qu'un but : le renforcement de la défense. L'Italie et l'U.R.S.S. ont un système sensiblement analogue. Tous ces Etats sacrifient, en effet, le bien-être de l'individu au développement

de la force de l'Etat. Un principe unique, une idée unique — influencée déjà peut-être par des nécessités d'ordre stratégique — organise toute la vie sociale et économique. Ces Etats ont un but politique, à la réalisation duquel tout est subordonné. Cela conduit, par exemple, au déplacement des industries des régions frontières vers le centre du pays, à la construction de voies de transports, d'intérêt purement stratégique, à l'organisation du travail obligatoire, au développement intensif de l'industrie des succédanés, à la limitation de la consommation et à d'innombrables mesures autarciques en contradiction flagrante avec les intérêts strictement économiques. En un mot, *les Etats dictatoriaux ont organisé leur économie de manière permanente sur pied de guerre*. C'est là ce que l'on peut appeler *le système statique* de préparation économique à la guerre.

*En Suisse*, où le sentiment de la défense nationale est profondément ancré au cœur du peuple, on a une conception nettement différente de l'économie de défense.

Des conditions politiques, géographiques et économiques nous différencient des autres Etats.

*Au point de vue politique* d'abord, notre structure fédéraliste et les libertés que nous voulons conserver à l'individu excluent pour nous les solutions dictatoriales. Jamais un gouvernement ne prendra, chez nous, une autorité suffisante pour régner en maître absolu sur l'économie. C'est le peuple qui tranche en dernier ressort. La préparation économique doit donc s'opérer dans un cadre beaucoup plus restreint que dans d'autres pays. Par ailleurs, la neutralité traditionnelle de la Suisse nous empêche de conclure les alliances politiques que nous jugerions propres à faciliter notre approvisionnement en cas de guerre.

*Notre situation géographique* est particulièrement désavantageuse du fait que nous n'avons pas d'accès à la mer, ce qui nous laisse à la merci de nos voisins pour toutes nos relations commerciales avec les pays d'outre-mer. Il suffit de rappeler les difficultés que nous avons connues en

1914, pour savoir ce que signifie, durant une longue guerre, cet éloignement des voies maritimes. Les désavantages résultant de notre emprisonnement au centre des terres étrangères sont d'autant plus grands que notre territoire est de plus faible étendue, et que nous sommes à peu près démunis de matières premières.

*Notre structure économique* est également peu favorable. Les importations de la Suisse sont constituées pour 1/3 par des matières premières, pour 1/3 par des denrées alimentaires et pour 1/3 par des produits fabriqués. La plupart de ces produits nous sont indispensables en cas de guerre. Notre industrie est surtout adaptée à la transformation des matières premières étrangères et le 80 % de nos exportations est constitué par des produits fabriqués. En temps de paix, notre agriculture nourrit à peine les 2/3 de la population. Autant de chiffres prouvant que *notre économie est avant tout basée sur les relations commerciales intenses avec l'étranger*. Notre économie, si étroitement liée à l'économie mondiale, nous interdit pour toujours la réalisation d'un système statique de préparation économique à la guerre, ainsi que le connaissent certains grands Etats.

D'autres éléments doivent encore être considérés.

La production industrielle n'est pas répartie d'égale manière dans les diverses régions du pays. Les centres industriels se sont surtout développés dans le Jura, sur le Plateau et dans les vallées des Préalpes. Un coup d'œil sur la carte industrielle de la Suisse nous montre que les centres sont particulièrement nombreux dans les régions frontières. Ils courent ainsi le risque, en cas de guerre, d'être occupés ou détruits par l'ennemi. Pensons à l'industrie chimique de Bâle, aux industries de l'aluminium de Schaffhouse, aux industries des métaux, des machines, des appareillages du Jura et de Genève. Cette situation est beaucoup plus désavantageuse qu'autrefois, puisque les engins de guerre modernes ont considérablement élargi la zone de combat.

Une attaque venant du nord aurait donc pour effet immédiat de faire tomber dans la zone des opérations l'une des parties économiquement les plus riches de notre pays.

Les grands Etats disposent de vastes régions intérieures à l'abri des attaques et permettant une grande liberté de mouvements. Les industries vitales peuvent être déplacées dans ces régions, et les transports peuvent y être organisés en toute sûreté. En Suisse, toute possibilité semblable nous est refusée : la situation géographique n'exclut pour aucun point de notre territoire la possibilité de devenir zone d'opération, tôt après l'éclat d'une guerre. Un Etat sans hinterland doit naturellement concevoir sa préparation économique à la guerre de tout autre manière qu'un Etat dont une bonne partie des industries ne sera pas touchée en cas de guerre.

Au point de vue strictement économique, comme au point de vue de la préparation économique à la guerre, la Suisse est un fort mauvais terrain pour l'autarcie. Peut-être, avons-nous certains enseignements à prendre dans les pays étrangers, mais les conditions très particulières de notre pays nous imposent l'obligation de construire, de réaliser nous-mêmes un *système proprement suisse d'économie de défense*.

Si nous voulions, en temps de paix déjà, transformer notre économie suivant les nécessités de l'économie de guerre, cette économie se trouverait littéralement saignée au moment où elle devrait effectivement faire face à la tempête. Afin de maintenir intactes pour le cas de guerre les réserves de notre économie nationale, nous ne saurions agir plus sûrement et plus efficacement qu'en laissant se développer, en temps de paix, une économie basée le plus possible sur les lois économiques normales. En d'autres termes, tant que nous sommes en paix, nous devons réduire au minimum indispensable les mesures matérielles prises dans un but strictement militaire, et atteignant directement et immédiatement l'économie. Par contre, les mesures simplement préparatoires, les mesures simplement organi-



atrices doivent être extrêmement minutieuses. Nous ne pouvons donc rien laisser à l'improvisation de ce qui peut faciliter une transformation de l'économie de paix en économie de guerre. C'est là ce que l'on peut appeler le *système dynamique*.

Ce système est profondément suisse en sa nature et en son esprit ; nous n'avons pas d'armée permanente, mais une armée de milices. De même, *nous n'avons pas d'économie de guerre permanente, mais une économie de paix aussi saine que possible, prête à se transformer du jour au lendemain en économie de guerre.*

## II. TÂCHES ESSENTIELLES.

Après ces considérations générales, voyons brièvement les tâches particulières qu'impose la préparation économique à la guerre dans les diverses branches de l'économie.

Les mesures préparatoires doivent s'étendre aux domaines suivants :

1. Main-d'œuvre,
2. Transports,
3. Approvisionnements,
4. Finances.

### 1. *Main-d'œuvre.*

L'organisation de la main-d'œuvre nous met en présence d'un problème fondamental de la préparation économique à la guerre. La mobilisation provoque des perturbations considérables dans le marché du travail. L'armée est mobilisée, beaucoup d'étrangers sont rappelés dans leur pays, tandis que des Suisses de l'étranger regagnent leur patrie. Autant de personnes qui sont arrachées à leurs occupations habituelles, retirées de la vie économique. D'un autre côté, les nécessités du marché du travail sont autres : la main-d'œuvre exigée par l'économie de paix n'est pas la même

que la main-d'œuvre exigée par l'économie de guerre. Autrement dit, le marché du travail est profondément bouleversé dans son offre et dans sa demande.

En France, par exemple, le nombre des hommes mobilisés de 1914-18 représente le 10-12 % de la population totale du pays et le 30-40 % de la *population masculine native*.

Si une guerre survenait à l'heure actuelle, quelle serait la *situation de la main-d'œuvre dans notre pays* ? Pour poser le problème de manière concrète, je ne saurais mieux faire que de citer un exemple pratique, en donnant connaissance d'une enquête conduite dans une grande entreprise suisse, l'une de ces entreprises, précisément, dont la production ne saurait être interrompue en temps de guerre.

Cette enquête, conduite il y a quelques mois parmi le personnel, a donné les résultats suivants :

Astreints au service militaire :		
Elite . . . . .	904	
Landwehr . . . . .	418	
Landsturm . . . . .	293	
Services complémentaires . . . . .	558	2173
Non astreints :		
D. A. P. . . . .	132	
Sans aucune obligation . . . . .	1878	2010
Total du personnel . . . . .		<u>4183</u>

Le 52 % du personnel de cette entreprise est donc incorporé d'une manière ou d'une autre dans l'armée, tandis que les non astreints (D. A. P. inclus) ne représentent que le 48 % du personnel. Soulignons que le chiffre indiqué pour les mobilisables est actuellement au-dessous de la réalité, depuis que la nouvelle loi sur l'extension des obligations militaires est entrée en vigueur.

Une remarque s'impose d'emblée : la capacité des travailleurs restants est bien loin de valoir celle des travailleurs mobilisés.

Un relevé complémentaire a permis de mettre en lumière dans quelle mesure la mobilisation affectait non seulement

l'ensemble de l'entreprise, mais chacun des divers ateliers. Dans certains services, les non astreints atteignent des proportions de 50 à 100 %, mais il s'agit là surtout de personnel féminin. Dans d'autres services, plus importants, au contraire, les ouvriers ou employés ne restent au travail que dans des proportions de 28, 22, 20, 19, 18, 15, 12, 8 et même 6 %. Ces chiffres prennent toute leur grave signification, si l'on rappelle que les différents ateliers travaillent souvent à la chaîne, se complétant ainsi mutuellement ; l'arrêt d'un seul service risque alors de mettre en péril une grosse partie de la production.

Deux conclusions se dégagent de ces chiffres :

1. La mobilisation atteint surtout les cadres, les ouvriers qualifiés, les meilleurs éléments.

2. La capacité de production est réduite dans de plus fortes proportions que la main-d'œuvre. L'entreprise dont il s'agit calculait en effet que le départ de la moitié du personnel réduirait la production de deux tiers.

*Lors de la dernière guerre*, la mobilisation industrielle n'avait pour ainsi dire pas été préparée. « On appela aux armées, écrit le général Daubert, la totalité des hommes aptes à porter les armes. Au bout d'un mois de campagne, quand les deux batailles des Frontières et de la Marne eurent épuisé le stock initial de munitions, il fallut renvoyer les ouvriers aux usines. »

La pénurie de main-d'œuvre se fit aussitôt cruellement ressentir dans l'agriculture où l'on s'employa hâtivement à rentrer les récoltes. Dans l'industrie et le commerce, le résultat fut tout autre : si paradoxal que cela paraisse, la première conséquence de la mobilisation fut un chômage intense ; un sondage effectué vers le milieu d'août révéla que 600 000 chômeurs battaient le pavé pour la seule région parisienne. Comment expliquer ce choc en retour pour le moins inattendu ? Très simplement : un grand nombre d'industriels, de directeurs, de techniciens, de spécialistes avaient quitté leurs établissements qui, sans eux, ne pouvaient désormais fonctionner. Sur 100 entreprises existant

en France avant la guerre, 50 à 52 avaient fermé les portes. Sur 100 ouvriers occupés en juillet, 35 seulement restaient au travail en août ; 25 autres étaient mobilisés et les 40 derniers au chômage. Tandis que la consommation prenait une ampleur gigantesque, la production était réduite à fort peu de chose ; la désorganisation était complète.

Les armées ont aujourd'hui tiré la leçon de ces événements. L'organisation du travail est prévue pour le cas de guerre ; les soldats vont au front, les ouvriers restent aux usines.

Il serait inadmissible que nous n'utilisions point, nous-mêmes aussi, cette expérience. Dès maintenant, *un plan d'ensemble doit prévoir cette organisation du travail en temps de guerre*, car les improvisations et les tâtonnements nous seraient funestes.

Ce problème est de la plus haute importance pour l'armée comme pour la population. Il touche à la fois au commerce, aux transports, à l'industrie et mérite la première place dans la préparation économique à la guerre.

Un principe dominera l'organisation de la main-d'œuvre en temps de guerre : le travail est un droit, mais il est aussi un devoir. En d'autres termes, un principe s'impose : c'est l'obligation générale de travailler. On ne saurait en effet permettre que certains restent oisifs, alors que toute l'énergie de la nation est tendue vers un seul but : la défense du pays.

Au moment de l'entrée en guerre, la main-d'œuvre ne sera plus employée qu'à des *travaux utiles à la défense nationale*. Il faut donc cesser la production de luxe, afin que toutes les forces disponibles soient en mesure de s'employer à la production indispensable. Le personnel d'une fabrique de bas de soie, par exemple, pourra sans inconvénient aucun être transféré dans une fabrique d'équipement militaire. Dans la plupart des cas, la nouvelle tâche assignée à de nombreux ouvriers en temps de guerre exigera *un apprentissage préalable*. Mais nous ne devons naturellement pas attendre la déclaration de guerre pour organiser

ces apprentissages ; nous devons les organiser dès maintenant. C'est précisément là l'une des tâches importantes de la préparation économique à la guerre. Dans ce domaine, rien ne peut être laissé au hasard. Tout soldat sait, maintenant déjà, exactement à quel endroit et à quelle heure il doit rejoindre son unité en cas de guerre. De même, chaque travailleur non appelé sous les drapeaux doit savoir tout aussi exactement, dès maintenant, dans quelle usine, dans quel atelier il doit accomplir la nouvelle tâche que lui assigne la production de guerre.

La main-d'œuvre féminine mérite également notre attention, lorsqu'on pense aux éminents services qu'elle a rendus, au cours de la dernière guerre, dans l'agriculture, l'industrie, les transports, l'administration, etc.

De nombreux hommes astreints au service seront maintenus à leur poste civil comme spécialistes, mais leur *dispense du service dans l'armée* doit être prévue, afin que l'industrie ne soit pas désorganisée un seul instant au moment de la mobilisation.

Durant la dernière guerre, l'Autriche, sur 6 millions de mobilisés, a accordé 807 000 dispenses, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1918, soit 605 000 à titre permanent et 202 000 à titre temporaire. Le 10 % des effectifs environ a donc été dispensé du service dans l'armée.

En France, le nombre des mobilisables employés hors de l'armée était pratiquement nul en 1914. Il était, en novembre 1918, de 1 400 000, pour un effectif aux armées à peine supérieur à 4 millions.

Le recrutement et les dispenses de service seront donc réglés de telle manière que l'économie soit à même de remplir sa tâche, sans toutefois que les effectifs au front soient dangereusement affaiblis, « car la guerre du matériel se fait aussi avec les gros bataillons », comme dit justement le général Daubert.

Une question à ne pas négliger non plus : c'est la *réglementation des salaires* en temps de guerre. On évitera particulièrement que les hommes dispensés du service militaire

et astreints au service civil soient financièrement avantagés par rapport à ceux qui exposent à tout instant leur vie au front.

Ceux donc qui ont été admis ou commandés pour accomplir un travail dans l'intérêt du pays doivent recevoir un salaire correspondant, d'une manière ou d'une autre, à la solde de grade. Un terme sera mis également aux manœuvres spéculatives de profiteurs sans scrupules.

Cette juste répartition du produit du travail est une condition de la paix sociale et les circonstances ne permettent pas, en temps de guerre, que l'on s'offre le luxe de troubles politiques intérieurs.

### 1. *Transports.*

Comme le problème de la main-d'œuvre, celui des transports est vital. Lorsque des perturbations, des arrêts, des ruptures se produisent dans le régime des transports, toute la vie économique en subit des contre-coups violents.

L'élaboration d'un plan de trafic, pour l'intérieur du pays et pour nos relations avec l'étranger, particulièrement avec les ports de mer, soulève une foule de questions qui doivent être étudiées à l'avance et avec d'autant plus de soins que la guerre entraînera une augmentation considérable du trafic.

Soulignons à ce propos que la solution du *conflit rail-route* est indispensable à une saine préparation à la guerre de notre système de transport. Nous ne pouvons laisser le chemin de fer et l'auto se livrer une concurrence ruineuse, dont les intérêts de la défense nationale ne sauraient que souffrir. Ces deux moyens de transport nous servent d'une utilité assez inégale suivant les circonstances de la guerre.

Si nous traversons la guerre en restant en état de neutralité armée, nous aurons sans doute grand'peine à nous procurer de la benzine et nous serons heureux de faire un large emploi du rail qui n'exige l'importation d'aucun

carburant. En outre, la voie ferrée sera parfaitement sûre puisque nous ne serons pas mêlés à la guerre.

Si, par contre, la neutralité suisse n'est pas respectée et que nous soyons directement entraînés dans le conflit, nos chemins de fer seront inutilisables dans la zone des opérations, soit dans une bonne partie de notre pays. Nous obtiendrons par contre plus aisément la benzine, les armées belligérantes à nos côtés ayant le plus grand intérêt à soutenir notre résistance ; dans ce cas, le transport par route sera donc destiné à prendre une grande importance.

Cette question des transports a fait couler beaucoup d'encre. Les débats ont été d'autant plus passionnés que des intérêts économiques profondément divergents entraînent en jeu. On s'est généralement davantage préoccupé d'intérêts privés que de l'intérêt de la défense nationale.

Même au sein de l'administration fédérale, l'unité de doctrine fait complètement défaut sur ce point. Suivant les dicastères qu'ils dirigent, les hauts fonctionnaires demandent la protection des transports ferroviaires, le développement du parc automobile, l'élévation ou la réduction de l'impôt sur la benzine, etc. Il faudra donc que l'accord s'établisse tout d'abord au sein de l'administration fédérale avant que l'on ose prétendre l'établir dans le public.

Sans vouloir nous étendre longuement sur ce sujet, voyons brièvement la *situation de l'automobilisme au point de vue militaire* :

Nous avons actuellement en Suisse un nombre d'automobiles et de motocyclettes suffisant pour répondre aux besoins de l'armée.

Pour le camion, la situation est malheureusement moins favorable, elle est même angoissante. Quelques remarques le prouveront.

Tout d'abord, notre parc de camions vieillit de plus en plus ; de 1935-37, le nombre des camions neufs mis en circulation s'est modifié, dans les divers pays, de la manière suivante :

Italie,	augmentation de	35 %
Grande-Bretagne,	»	57 %
Etats-Unis,	»	151 %
Roumanie,	»	162 %
Allemagne,	»	386 %
Suisse,	diminution de	14 %
France,	»	25 %

Si nous prenions pour la Suisse les années 1931 et 1937 — au lieu de prendre 1935 et 1937 — la diminution du nombre des camions neufs mis en circulation ne serait plus seulement de 14 %, mais de 50 %.

De plus en plus, les camions *trop légers* remplacent les camions plus lourds utilisables pour l'armée.

Le nombre des camions étrangers augmente au détriment des camions suisses ; en 1925, 47,5 % de notre parc était d'origine suisse ; en 1931, le 34,2 % ; en 1934, le 29,9 % ; actuellement, peut-être, 22-24 % seulement. Dans les autres pays, les camions sont d'origine nationale dans des proportions de 90-100 %.

Nous possédons en Suisse approximativement 19 000 camions et voitures de livraison. L'armée en exige 9 000, et encore s'agit-il d'une dotation réglementaire des plus modestes et aucune réserve de guerre n'est comptée, alors que l'Allemagne en compte une de 200 %. Nous ne disposons, dans le pays, que de 4 100 camions répondant aux exigences militaires (même en utilisant les véhicules vieux de 16 ans). En se montrant plus large, on trouverait à la rigueur 7 500 camions utilisables par l'armée. De toute manière, en faisant preuve d'une extrême modestie, il manquerait à l'addition 1 500 véhicules ; il en manquerait 5 000 si l'on faisait la part d'une faible réserve de guerre.

Malgré le nombre important de camions que nous possédons, nous ne réussissons pas à faire face aux besoins de l'armée, par le simple fait que plus de la moitié de notre parc civil ne répond pas aux nécessités militaires. Il ne suffit donc pas de rendre pleine liberté aux transports automobiles, ainsi qu'on le demande de certains côtés. Il faut



encore de sévères prescriptions, afin que ces avantages ne soient accordés qu'à des véhicules répondant à certaines exigences. Ce serait du simple gaspillage que d'encourager indistinctement le développement de tous les véhicules utilisables ou non pour l'armée.

Un arrêté fédéral, voté il y a quelques semaines par les Chambres, tend à encourager l'achat de camions conformes aux nécessités militaires. Espérons que cette première mesure sera bientôt suivie d'autres plus complètes encore et susceptibles de remédier efficacement à une situation tragique.

Le problème des transports soulève encore des questions d'un autre ordre, celle de l'approvisionnement en carburants, par exemple, que nous examinerons plus loin. Tous les transports superflus devront être évités : les entreprises, dans ce but, seront appelées à se *répartir la clientèle* autant qu'il est possible, afin que les livraisons s'effectuent par les plus courts transports. Il conviendra également de *classer les transports*, afin que la préférence leur soit accordée par ordre d'urgence et d'importance. C'est ainsi qu'un transport demandé par une brasserie pourra, sans inconvénient, passer après un transport demandé par une minoterie.

La solution de tels problèmes appartient en tout premier lieu aux organisations économiques elles-mêmes, agissant sous le contrôle de l'Etat.

### 3. Approvisionnements.

L'approvisionnement en marchandises indispensables n'offre aucune difficulté en temps de paix. En temps de guerre, par contre, il se complique étrangement. Chaque pays, à juste titre, tient à s'approprier la plus grande quantité possible de marchandises, surtout d'énergie et de matières premières, car c'est là que réside la base fondamentale d'une économie de guerre solide.

Suivant le colonel E. M. O. Steinmann, nos importations sont tombées, de 1913-18, dans les proportions suivantes :

Matières premières, de 57 à 27,8 millions de q.			
Dénrées alimentaires, 17 à 5	»	»	»
Produits manufacturés, 5,6 à 2	»	»	»

Voici ce qui met en évidence les difficultés de notre approvisionnement, au cours d'un conflit.

### *Carburants.*

#### *A. Matières premières et énergie.*

Le problème général de l'approvisionnement nous impose tout d'abord une première tâche : celle de l'approvisionnement en carburants, en matières premières et en énergie.

L'extraordinaire pauvreté de notre sous-sol donne au problème une singulière acuité.

Les carburants méritent les premiers notre attention, puisqu'ils touchent à toute l'économie des transports et qu'ils conditionnent le fonctionnement d'une armée moderne. « Les alliés ont été portés à la victoire sur des flots de pétrole », proclamait Lord Curzon.

Soulignons la chose en donnant à ce propos l'avis du maréchal Pétain :

« Qu'il s'agisse de l'aviation, des chars de combat, des matériels de transports automobiles, l'essence est à la mécanique ce que le pain est au soldat. Encore le moteur humain peut-il pour une certaine durée se contenter d'une alimentation réduite. Le moteur mécanique exige, lui, l'absolue continuité de son ravitaillement. Aussi la certitude de ce ravitaillement est-elle une condition d'emploi *sine qua non* de l'armée moderne. »

Et cet avis du général Debeney :

« Le problème de la fabrication est déjà grave, mais que dire du problème carburant. A l'extrême rigueur, on peut dans un pays qui possède du minerai et du charbon, trouver des solutions à une extension énorme des besoins en acier, mais lorsque le sol national ne contient qu'une infime quantité de pétrole, le problème est uniquement affaire de stockage et surtout de transports maritimes ; la gestion des

approvisionnement du liquide précieux devient une question de vie ou de mort. »

Une des premières mesures que nous aurons à prendre sera de mettre un peu d'ordre dans la consommation des matières. Une limitation de la consommation doit faire l'objet d'une étude immédiate, afin que les mesures nécessaires soient prêtes à entrer en vigueur dès l'ouverture des hostilités ; toutes les quantités disponibles seront utilisées là où elles sont vraiment indispensables. Le commerce de ces matières sera réglementé, mais laissé chaque fois qu'on le pourra aux mains des particuliers, afin qu'une certaine liberté d'action soit assurée à l'initiative privée, même en temps de guerre.

Nous ne connaissons que deux manières de nous procurer des matières nécessaires : 1) en importer de l'étranger, 2) utiliser celles que nous possédons en Suisse.

1) Il convient de ne pas se faire trop d'illusions ; nous devrons toujours avoir recours à l'étranger pour une importante quantité de matières. L'obligation nous est ainsi imposée de conclure en temps de paix des accords commerciaux susceptibles de favoriser l'approvisionnement du pays en temps de guerre.

Veillons en particulier à ne pas concentrer nos commandes sur un même pays, mais répartissons-les au contraire judicieusement et autant qu'il est possible entre divers groupes d'Etats ; de la sorte, nous ne serons pas à la merci d'une seule puissance. En 1913 et 1914, par exemple, le 83 % de notre charbon nous venait d'Allemagne ; la guerre ayant contraint ce pays à restreindre ses exportations, nous nous sommes trouvés cruellement touchés ; durant plusieurs mois, nous n'avons pu couvrir que le 20 ou même le 12 % de nos besoins normaux. Actuellement, nous ne demandons à l'Allemagne guère plus de la moitié de notre charbon, le reste nous étant fourni par la France, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne, la Pologne, la Belgique, etc. ; la situation est donc, à ce point de vue, plus favorable aujourd'hui qu'avant la guerre.

Il importe également que des stocks suffisants soient constitués à l'intérieur du pays. Il n'est pas question de demander à la Confédération elle-même d'entretenir ces réserves. Il sera préférable qu'elle impose cette obligation aux entreprises intéressées, en prenant éventuellement à sa charge une partie des frais. Les pouvoirs publics sont à même d'exiger sans peine ces prestations de leurs fournisseurs ou des entreprises sollicitant l'octroi d'un contingent d'importation.

En ce qui concerne la benzine et le benzol, par exemple, un arrêté du Conseil fédéral du 19 décembre dernier prescrit que seul sera autorisé à importer ces produits « le titulaire d'un contingent qui se sera obligé par convention à tenir en réserve au moins un quart des quantités de benzine et de benzol qu'il aura été autorisé à importer chaque année ».

Cette excellente disposition est pour l'instant encore sur le papier. L'insuffisante capacité de nos citernes nous empêche, paraît-il, d'entrer dans la voie des réalisations.

2) Notre sous-sol n'est pas généreux, certes, mais nous disposons cependant de matières premières nationales que nous devons recueillir avec le plus grand soin et que nous devons surtout apprendre à utiliser. Nous avons fait un grand pas dans ce sens par l'électrification des chemins de fer, ce qui nous permet de réaliser une économie sensible dont notre balance commerciale bénéficie largement et qui restreint heureusement notre dépendance de l'étranger.

Une autre possibilité nous reste encore que nous avons jusqu'ici fort dédaignée : c'est l'utilisation du *gaz de bois*. Nous ne pouvons malheureusement pas, dans le cadre restreint de cette étude, nous étendre longuement sur ce problème qui pourtant revêt la plus haute importance. Une sourde opposition, parfaitement incompréhensible et injustifiée, se manifeste encore aujourd'hui en Suisse contre ce carburant. Et pourtant il est parfaitement au point. La période des tâtonnements est close. Des essais ont été faits, par des entreprises et par l'armée, en plaine et en montagne,

dans tous les terrains, pour la traction de camions ou de canons. Partout les véhicules à gazogène se sont comportés d'excellente manière. La preuve est ainsi faite désormais qu'une utilisation pratique peut être entreprise sur une large échelle. Sans doute, le bois brut ou le charbon de bois essayaient-ils parfois le reproche d'une certaine incommodité de manipulation. Ce reproche est maintenant dénué de toute valeur : sous forme de carbonite — bois carbonisé aggloméré au goudron issu du bois — le carburant présente toutes les qualités pratiques désirables.

Les multiples avantages de ce carburant n'ont même pas à être rappelés. Il est beaucoup moins coûteux que l'essence ; il est un produit national dont l'emploi permettrait de laisser au pays de nombreux millions que nous engloutissons aujourd'hui à l'étranger pour nos achats de benzine, tandis que notre population forestière est au chômage et que nos réserves de bois inemployées s'amoncellent en pure perte. Les nécessités de notre économie de guerre surtout nous font un impérieux devoir de mettre finalement en valeur les richesses de la forêt suisse.

Après avoir assisté à une démonstration de véhicules militaires à gaz de bois, le maréchal Pétain écrivait : « Les nombreux véhicules de marques diverses qui ont été présentés se sont comportés exactement comme des véhicules à essence. La preuve est ainsi faite que la technique du gazogène est au point. Ce résultat ne saurait être passé sous silence au moment où le ravitaillement du pays en combustibles liquides pose pour le temps de guerre un problème des plus angoissants ».

En France, sous le patronage des plus hautes autorités militaires et civiles, l'utilisation du gaz de bois est résolument encouragée. Dès cette année, de nouvelles prescriptions obligent les entreprises à faire fonctionner une certaine partie de leurs véhicules au bois.

En Italie, des dispositions efficaces ont été prises.

En Allemagne, une action énergique est poursuivie dans le même sens.

Et en Suisse, où en sommes-nous ? Sur 19 000 camions et voitures de livraison, 130 seulement — nous disons bien cent trente — utilisent le gaz de bois. Et pourtant, nous avons encore plus de raisons d'agir que la France, l'Italie et l'Allemagne : nous sommes sans accès à la mer et nous ne disposons que des puits de Cuarny ! « La question est à l'étude », nous a-t-on déclaré, il y a quelques semaines encore, au Parlement : espérons qu'elle ne le sera pas jusqu'au moment où nous serons en guerre. Espérons que l'on n'attendra pas, pour construire des gazogènes à bois et former le personnel spécialisé, que nous soyons pris dans un conflit, que les importations d'essence aient complètement cessé — comme ce fut le cas en novembre et décembre 1918 — et que soient épuisés nos modestes réservoirs de benzine, qui, du reste, ne sont qu'en formation.

*(A suivre.)*

Lieut. E. DUCRET.

---