

**Zeitschrift:** Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 8 (1946)

**Heft:** 1

  

**Artikel:** Le rail et le véhicule a moteur

**Autor:** Rütschi, H.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1049002>

### **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:** 02.04.2025

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

## LE RAIL ET LE VEHICULE A MOTEUR

Le 10 février 1946, le peuple suisse sera appelé aux urnes, pour décider si l'article 23<sup>ter</sup> sur la coordination des transports, doit être incorporé à la Constitution fédérale ou non. Cet article a la teneur suivante :

« La Confédération règle par la voie législative, en vertu de l'art. 89, lit. 2, de la Constitution fédérale, la circulation des chemins de fer, de même que les transports motorisés sur les routes, sur l'eau et dans les airs, en tenant compte des intérêts de l'économie publique et de la défense nationale. La législation règle en particulier la coordination et la concurrence des moyens de transport. En cas de nécessité, elle pourra s'écarter du principe de la liberté du commerce. »

Celui qui étudie ce nouvel article constitutionnel en toute tranquillité et sans idée préconçue, se rend bientôt compte qu'il s'agit en fait d'une modification profonde de notre charte nationale. Les deux courants d'opinion qui l'approuvent et le rejettent respectivement, ont déjà écrit quantité de choses sur ce sujet. Malheureusement, la plupart des textes sont rédigés d'une façon par trop unilatérale et des arguments de valeur sont passés sciemment sous silence, de sorte que finalement le lecteur n'est pas renseigné d'une façon vraiment précise.

Je n'ai pas l'intention de faire de mon article une mise au point, mais je voudrais m'efforcer d'exposer objectivement les deux points de vue qui s'affrontent, afin que l'électeur intelligent et réfléchi, puisse décider en toute connaissance de cause, ce qu'il doit faire le 10 février.

J'ai été surtout frappé par le fait que les arguments en faveur de l'art. 23<sup>ter</sup> sont présentés au lecteur sous le titre « Le Rail et l'Auto ». Je crois qu'il est plus juste de remplacer « auto » par « véhicule à moteur », car non seulement l'auto proprement dite, mais aussi la moto, le camion et le tracteur, seraient soumis à la nouvelle réglementation.

Quoique le rail et le véhicule à moteur tendent au même but en tant que moyens de transport, l'apparition du second a créé, semble-t-il, des obstacles apparemment insurmontables. Dans un certain sens, cela se comprend. Le chemin de fer est plus ancien et il devait tout naturellement considérer comme un concurrent, le véhicule à moteur qui surgit un jour à côté de lui et se développa comme on sait.

Ce n'est un secret pour personne que la situation des CFF n'est pas précisément rose au point de vue du rendement financier. On peut simplement se poser la question de savoir si elle serait vraiment meilleure au cas où le véhicule à moteur n'existerait pas. Un fait domine l'ensemble, c'est que dans le cas du chemin de fer il s'agit pour une large part d'une entreprise d'état, tandis que l'auto est un moyen de transport de l'économie privée libre. Contrairement au véhicule à moteur, le train est solidaire de ses voies. Il n'est donc accessible aux voyageurs et aux marchandises qui veulent l'emprunter, qu'à des endroits bien déterminés. Il est également soumis à un horaire rigide. On doit donc reconnaître qu'au vu de ces conditions parti-

culières, son existence est rendue plus difficile. On avance aussi l'argument que l'on ne peut pas prendre la responsabilité de laisser circuler des trains vides à travers le pays et d'exposer ainsi les entreprises ferroviaires à des déficits toujours plus importants.

Toutefois, je doute que le rendement puisse être basé seulement sur cette thèse. Je suis convaincu que par suite du développement de notre économie, ce rendement est irrémédiablement compromis. Puisque nous admettons que le rail a un droit absolu à l'existence, il a besoin de l'appui financier de l'Etat. Chaque homme raisonnable, détenteur d'un véhicule à moteur ou non, est d'accord là-dessus. Mais il est manifestement injuste lorsque du sein même de cette institution qui doit être protégée, des efforts sont faits pour brider artificiellement les possibilités d'un groupement professionnel qui est décidé à mener la lutte pour affirmer sa position, sans subvention de l'Etat et qui y parvient parfaitement. Il me semble que l'art. 23<sup>ter</sup> est un point de départ très mal choisi pour tenter une collaboration absolument nécessaire et pleine de promesses, car il menace cette liberté qui nous tient tellement à cœur et que nous n'avons acquise autrefois qu'avec tant de peine. Ces méthodes risquent d'empoisonner des relations qui devraient être confiantes dès le début.

On demande parfois ce que notre économie serait devenue pendant la guerre sans les chemins de fer, car la force dispensée par nos rivières permet de fabriquer le courant électrique qui à son tour fit marcher les trains, tandis que par suite de la pénurie de carburants et de caoutchouc, le véhicule à moteur rentrait dans l'ombre. Je voudrais examiner cette question d'un peu plus près que certains personnages ne le font habituellement. Il est certain que durant la guerre, nos chemins de fer ont accompli de grandes choses. Il est exact aussi que les carburants et le caoutchouc nous ont fait défaut. On sait que nos réserves de carburants liquides — pour des raisons que nous ne voulons pas approfondir ici — étaient étonnamment réduites. Mais je suis convaincu que si l'on avait cherché à temps à s'assurer les quantités de carburants indispensables, le transport des marchandises par camions aurait pu continuer dans une certaine mesure, pour le plus grand bien de tous. Je n'irai pas jusqu'à prétendre que le véhicule à moteur aurait pu résoudre le problème par ses seuls moyens. Le moyen de transport lié à ses rails, comme celui qui pouvait se mouvoir en toute liberté par monts et par vaux, ne peuvent remplir leurs tâches pleinement qu'en se complétant. N'est-ce pas justement grâce au véhicule à moteur, c'est-à-dire au tracteur, que la plus grande partie du programme de l'extension des cultures a pu être réalisé, et ces mêmes machines n'ont-elles pas amené ensuite une quantité considérable de produits agricoles à leur lieu de destination?

Des centrales électriques détruites, des gares et des installations de sécurité rasées, des voies de chemin de fer démolies, auraient paralysé la circulation des trains, tout aussi facilement que le manque de carburants et de caoutchouc avait arrêté les transports routiers. Lorsqu'on évoque ce chapitre, on ferait bien de s'y prendre un peu plus objectivement.

Certains arguments imprudents ne peuvent que dresser l'opinion publique contre le rail et cela est regrettable.

Il est illogique de vouloir combattre des développements qui sont dans la nature des choses. L'avenir appartient, et cela se précise de plus en plus, d'abord au véhicule à moteur, puis à l'avion. Cette concurrence qui s'oppose au rail et qui va toujours en augmentant ne peut plus être arrêtée. Il serait peu sage de chercher des moyens pour l'éliminer ou pour enrayer ses progrès, car un tel procédé aurait tôt ou tard des répercussions graves.

L'auto a écarté le véhicule hippomobile, malgré les protestations d'alors et le bec de gaz qui avait pourtant fait ses preuves a été supplanté par la lampe électrique. Aurait-il été plus intelligent à l'époque, de s'en tenir à l'acquis, sous le prétexte fallacieux que des installations existaient déjà et qu'elles devaient encore servir? Le moment viendra où l'on se rendra compte qu'il est inutile de chercher à combattre la nouveauté, même certains cerveaux qui pour l'instant sont fermés à toute idée nouvelle.

On peut dire tranquillement que jusqu'à un certain point, le rail a fait son temps. Avec le slogan « les chemins de fer suisses au peuple suisse » on veut clouer au pilori ceux qui, grâce à leur largeur de vue se sont rendus compte de la tournure que prenaient les choses. Ce n'est au fond que parce qu'on ne peut et ne veut essayer d'obtenir un rendement financier des chemins de fer, que le véhicule à moteur doit être, sinon éliminé complètement, du moins gardé en lisières, alors qu'il est en plein essor.

Il va sans dire que tous les intéressés doivent chercher à harmoniser leurs exigences respectives, afin d'éviter d'aboutir à une situation intenable. Avec un peu de bonne volonté, on trouverait certainement une réglementation qui pourrait être acceptée par les deux parties.

Néanmoins il me paraît erroné de vouloir mettre de telles entraves à l'un des partis en cause. La dernière phrase de cet illustre art. 23<sup>ter</sup>, n'est rien d'autre qu'une intervention brutale dans notre liberté de commerce tant vantée chaque fois que l'occasion s'en présente. Nous ne pouvons nous empêcher de craindre qu'un jour il sera interdit à un paysan d'amener ses produits à sa fidèle clientèle et qu'il lui sera tout juste accordé le privilège d'aller jusqu'à la gare la plus proche.

Le Commandement de l'armée a toujours insisté et avec raison, pour avoir un parc de véhicules à moteur à la hauteur et il cherche par tous les moyens à développer le sens technique des effectifs appartenant aux troupes motorisées; notons en passant qu'il encourage aussi l'aviation. Il me semble que ces buts ne pourront être atteints, que si l'on écarte résolument

**Un bon conseil**



**Participez aux cours  
pour la circulation routière.**

# **Vevey**



Le tracteur

## **Vevey - DIESEL**

de classe supérieure reste  
pour l'agriculture et l'industrie

### **la machine du connaisseur**

*Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S.A.*

toute opposition stérile. Nous devons rechercher d'autres méthodes pour continuer à marcher avec le progrès. N'est-il pas significatif qu'en 1946 nous en soyons encore au département fédéral qui porte comme seul titre celui de « Postes et chemins de fer ». A mon avis, il serait grand temps de créer un « Département des postes et communications ». Le fait que l'on conserve, le sachant et le voulant, l'ancienne désignation, montre clairement que dans certains milieux l'ont veu par tous les moyens, jeter un voile sur tout ce qui touche à l'automobile.

Le résultat de la votation du 10 février pourra être ce qu'il voudra, je me risque tout de même à prédire que l'inutilité de tenter de nager contre le courant devra être bientôt constatée. On doit simplement se demander s'il vaut la peine qu'on laisse s'installer une èse déficitaire, ne serait-ce qu'à titre provisoire, alors que nous nous condamnerions du même coup à un immobilisme dont nous n'avons pas le droit de prendre la responsabilité.

Le propriétaire de tracteur qui se rendra compte par lui-même des dangers cachés qui se présentent à lui dans l'article 23<sup>ter</sup>, pour la moto, l'auto, le camion et le tracteur, votera contre le projet qui lui est soumis et qui n'est qu'une synthèse, de toutes les petites compromissions, réalisée par les partis politiques.

H. Rüttschi, Président central.

### **Ne précipitons rien!**

Si les temps modernes poussent souvent à prendre des décisions subites parce que tout paraît se dérouler sur un rythme rapide, on peut néanmoins continuer à recommander de prendre parfois le temps de la réflexion comme dans l'antiquité la plus reculée.

Une nouveauté surpasse l'autre. La manie de vouloir toujours posséder ce qu'il y a de plus moderne, peut ainsi se comprendre.

Nous sommes tous convaincus que l'avenir apportera à la motorisation de l'agriculture des conceptions nouvelles, voire révolutionnaires. Ces derniers mois, nous avons tenté de mettre nous-mêmes en lumière l'évolution qui se dessine. On ne peut donc s'étonner que les impatients s'impatientent toujours davantage et se précipitent à la rencontre du neuf.

Personne ne peut nier que nous possédons une industrie des tracteurs puissante dans le pays et qui a produit jusqu'ici des produits de qualité, parfaitement adaptés aux conditions locales. Si nous relevons en même temps quelques légers défauts, nous n'enlevons rien à la valeur de cette constatation.

En fait, nous désirons que l'adaptation se fasse encore mieux, c'est-à-dire que nous demandons une motorisation qui tienne mieux compte des différents genres d'exploitations et de leurs dimensions. Nous souhaitons une normalisation qui rendra la tâche du paysan plus facile. Nous voudrions que l'on tienne mieux compte de certaines contingences financières, surtout dans le cas des exploitations petites ou moyennes.