Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 98 (1953)
Heft: 3

Artikel: La circulation routière militaire
Autor: Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342515

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

d'initiative, osant commander, et pénétrés de l'importance de leur rôle. Le métier, ils l'ont appris à l'école de recrues. Mais il appartient aux cours de répétition de transformer les bons artisans qui en sont sortis, en maîtres.

Nous ne prétendons pas avoir fait le tour du problème, pas plus que nous n'avons le sentiment d'avoir épuisé l'arsenal des moyens susceptibles de renforcer leur position. Mais cet article aura pleinement atteint son but, s'il a pour effet de rappeler aux commandants d'unités qui seraient sur le point de l'oublier, qu'ils disposent d'aides auxquels ils ont le devoir de faire un très large appel, et qu'ils se doivent de consacrer autant de soins pour parfaire l'éducation et l'instruction militaires des sous-officiers, qu'ils n'en vouent à leurs officiers.

Cap. A. Bach

La circulation routière militaire

I. Introduction

Le développement technique du moteur à explosion a complètement modifié le service des transports et de la circulation et a exercé une forte influence sur la conduite des opérations militaires. Le rôle du moteur n'a pas été négligeable dans le renforcement inattendu des éléments classiques — le feu et le mouvement — du combat. Le facteur « temps » a passé dans un autre ordre de grandeur, sur le plan tant opératif que tactique.

La motorisation a rendu les troupes combattantes plus mobiles et les formations des arrières plus puissantes. Par elle le réseau routier d'un secteur d'opérations au sens le plus

large a acquis une importance militaire encore plus grande que ce n'était le cas jusqu'alors.

Les routes sont les veines et les artères de la guerre moderne. Leur capacité est déterminée par

— le genre et l'état technique de la chaussée et

— l'ordre qui règne dans le trafic routier.

Ces deux facteurs revêtent une importance vitale et décident dans une large mesure de l'efficacité de la motorisation. C'est pourquoi le souci d'un parti pour le maintien de ces conditions sera aussi grand que l'effort de l'autre tendant à les perturber. La présente étude traite de l'ordre dans le trafic routier.

II. L'ordre sur la route

Le véhicule à moteur se distingue surtout par sa vitesse moyenne élevée. Si celle-ci ne peut être maintenue pour une raison ou pour une autre, ce moyen de transport moderne perd l'un de ses plus grands avantages. Il en est certainement ainsi lorsque les routes obstruées ne permettent plus aux véhicules de rouler librement. Nous maudissons alors la motorisation, car, en plus de sa mission qu'elle ne remplit pas, elle devient un fardeau. Il est difficile de se faire une idée de l'ampleur que prendra le trafic routier en temps de guerre. La réalité ne sera pourtant pas au-dessous de nos prévisions les plus audacieuses et surpassera de beaucoup les expériences faites dans nos manœuvres. De jour — par temps favorable à l'activité aérienne — le trafic routier devra être fortement réduit. Pourtant, ce minimum ne correspondra pas à zéro ; au contraire, les déplacements de véhicules isolés seront souvent si fréquents que, bien qu'ils roulent à grandes distances les uns des autres, nous pouvons parler d'un trafic continu. De nuit, le trafic sera gigantesque et d'autant plus dense que les nuits seront plus courtes.

Ce n'est qu'en réglant la circulation d'une manière extrêmement rigide que l'ordre sur la route sera garanti, faute de

quoi il faut renoncer dès le début au déroulement fluide et tant soit peu ordonné du trafic. Même sans intervention ennemie, les pertes dues aux accidents seraient démesurées. Ces conclusions se sont également imposées partout où le trafic civil dépasse un certain volume.

La circulation routière militaire se distingue cependant du trafic civil en plusieurs points qui compliquent malheureusement le problème dans son ensemble : son volume plus important ; sa structure hétérogène ; le but que l'on doit atteindre à tout prix ; les servitudes tactiques (choix des itinéraires, éclairage des véhicules) ; les conducteurs ne connaissant pas les routes ; l'influence de l'activité adverse (qui interdit les rassemblements, nous lie aux couverts et détruit les chaussées); les moyens de transports qui se concentrent en des points donnés (dépôts et autres) ; etc.

Afin d'assurer l'ordre dans le réseau routier et d'utiliser au maximum la capacité des moyens de transport, nous devons

— laisser les routes de grand transit libres en tout temps pour permettre à chaque usager de la route de rouler à une vitesse rationnelle ;

— organiser, dans la mesure du possible, un système de routes à sens unique, car tout trafic en sens inverse entrave la circulation, surtout de nuit ;

— marquer les routes ou les pourvoir d'agents de signalisation à tel point que les erreurs et les haltes d'orientation puissent être évitées ;

— réduire l'efficacité des obstacles (destructions de routes, difficultés techniques, obstacles tactiques) par des préparatifs prévoyants (reconnaissance de détournements, travaux de déblaiement) ;

— éviter le stationnement et même les brefs arrêts de détachements de troupes, véhicules isolés et attelages sur les

routes de grand transit et aux points névralgiques (par exemple aux postes de commandement) ;

— obtenir à tout prix un comportement discipliné de la troupe sur la route.

Néanmoins, la police des routes ne peut en aucun cas se charger seule de ces missions. Non, elles devront en premier lieu être remplies par la troupe et par ses chefs.

L'éducation de la troupe revêt une importance fondamentale, afin que son comportement sur la route soit conforme — je dirai presque « instinctivement correct » — dans toutes les situations de la circulation.

III. L'ÉDUCATION DE LA TROUPE DANS LE DOMAINE DE LA CIRCULATION

La discipline sur la route est en général encore bien mauvaise dans notre pays. Le nombre des accidents le prouve ! Nos soldats n'entrent malheureusement pas en service qu'avec leurs qualités, mais aussi avec leurs défauts et imperfections, qui comprennent aussi les mauvaises habitudes contractées comme usagers de la route. Il ne faut donc pas s'attendre à voir la discipline des conducteurs s'améliorer d'elle-même à bref délai dans l'armée. Il faut pour cela un effort supplémentaire.

La discipline des conducteurs militaires doit devenir au plus tôt un exemple pour tout le pays. Il ne s'agit pas en premier lieu d'une question de prestige, mais d'une question d'aptitude à la guerre. La discipline au volant est partie intégrante de la discipline du soldat. Or, une discipline partiellement mauvaise est forcément mauvaise dans son ensemble. En temps de paix, une discipline insuffisante dans la circulation nous coûte des vies et de l'argent, en temps de guerre, du sang et du matériel irremplaçable ; en outre, elle ronge à la racine notre préparation militaire : la discipline !

Il est donc grand temps que les chefs de tout grade interviennent énergiquement et éduquent avant tout les officiers qui

n'ont pas encore saisi la gravité de la situation. Ce n'est qu'après avoir atteint ce but que nous aurons créé la condition de base la plus importante pour « l'ordre sur la route ».

Dans la circulation, les points essentiels de l'éducation à la discipline sont :

1. *Route libre!* Cette exigence vaut sans exception pour les hommes de toutes les troupes et de tous les grades. La route est réservée à ceux qui doivent s'y *déplacer*. Celui qui reste immobile n'a rien à faire sur la route, qu'il soit colonel ou simple soldat, conducteur de véhicule, cycliste, cavalier ou piéton. On ne s'arrête qu'en dehors de la route, on ne quitte le véhicule ou n'y monte qu'en dehors de la route. Un seul attelage mal stationné, souvent même une bicyclette peut entraver fortement ou même interrompre l'écoulement du trafic dans les deux sens. Les camions, qui dans de rares cas ne peuvent être arrêtés en dehors de la route, constituent l'exception qui confirme la règle. Il est indispensable que les cadres donnent le bon exemple (distribution d'ordres et critiques d'exercices de la route !) Les officiers doivent interdire à leurs conducteurs d'arrêter un véhicule sur la route pour laisser monter et descendre des passagers, même si cela entraîne un déplacement à pied d'une certaine distance.

2. *Arrêt à couvert de l'observation ennemie.* Cette exigence tactique de première importance s'allie heureusement dans la plupart des cas au principe d'ordre technique qui commande « route libre ». Tous les deux devraient être si évidents qu'il devrait être superflu de les ordonner.

3. *Observation des prescriptions de vitesse.* Ce n'est pas sans de bonnes raisons que l'on exige que les véhicules à moteur militaires soient conduits plus lentement et avec davantage de soins que ce n'est généralement le cas dans la vie civile. Le matériel qui nous est confié doit être ménagé. De nombreux conducteurs conduisent au service des véhicules dont ils n'ont pas l'habitude. Les véhicules doivent souvent être char-

gés ou utilisés comme moyens de traction d'une manière non admise dans la circulation civile (transport d'hommes sur camions, canons tractés, remorques de pontons, etc.). Les Jeeps sont des véhicules dangereux aux vitesses élevées par suite de leur court empattement et de leur direction à commande directe (compromis technique entre un véhicule rapide sur route et maniable dans le terrain). Des vitesses moyennes favorables sont le résultat d'une conduite régulière ; de fortes vitesses de pointe ne sont pas rentables et ne sont en aucun cas proportionnées à l'usure du matériel et aux risques courus. En outre, personne ne peut ordonner « sous sa propre responsabilité » des vitesses dépassant le maximum autorisé par les prescriptions, ni même les tolérer. Enfin, si les prescriptions relatives à la circulation sont violées par une troupe, celle-ci témoigne de sa mauvaise discipline ; et si même un chef les enfreint, il manque de discipline personnelle et prouve par là qu'une des qualités qui font un chef lui fait défaut.

4. *Observation des règles de la circulation et des prescriptions de sécurité.* On ne saurait examiner ici toutes les règles et prescriptions relatives à la circulation routière militaire. La plupart d'entre elles découlent d'ailleurs de la loi sur la circulation des véhicules automobiles et son règlement d'exécution. Nous voudrions simplement attirer l'attention sur quelques points présentant une importance militaire particulière et que toute troupe devrait connaître et appliquer, soit :

— mise en place d'un planton de circulation aux débouchés sur les routes principales, en particulier aux sorties d'un couvert ou d'une position, et partout où il y a danger. Ces plantons doivent être placés de manière à pouvoir mettre en garde assez tôt les autres usagers de la route ;
— mise en place de plantons de circulation aux carrefours, dès que ceux-ci sont traversés par des troupes ;
— de nuit, faire escorter à l'avant et à l'arrière les troupes à pied par des hommes équipés d'une lanterne ou munis

de signes distinctifs blancs et si possible réfléchissants. De tels signes doivent être placés aussi bas que possible puisqu'ils doivent également apparaître dans le faisceau lumineux des phares d'obscurcissement ;

— signalisation d'obstacles d'exercice placés sur la route, de manière à éviter des accidents. On veillera à ce que nos propres véhicules puissent passez sans danger.

L'essentiel n'est pas de publier de nouvelles prescriptions mais de s'en tenir strictement à celles qui existent et de supprimer enfin les nombreuses négligences que l'on commet encore et toujours dans le travail motorisé, soit par entêtement, soit parce que l'on croit candidement mieux savoir.

5. *Guerre à la commodité.* L'utilisation du véhicule à moteur est destinée à ménager les forces de la troupe. Elle ne doit cependant pas conduire à la paresse. On ne roule pas nécessairement jusqu'au poste de commandement, cantonnement ou cuisine. Que celui qui en a la compétence interdise la circulation des véhicules dans le lieu de stationnement et combatte l'emploi abusif des véhicules à moteur !

Ces cinq points me semblent les plus importants dans un programme d'entraînement à la circulation de la troupe. En tout cas ils font partie du bagage de chaque soldat et du cahier des charges de chaque officier.

Les accidents de la circulation doivent être combattus par l'amélioration de la discipline sur la route. Le chef du département militaire a chargé de la surveillance du trafic routier militaire le service de la motorisation de l'armée. Les expériences faites chez nous et à l'étranger montrent clairement que l'engagement de patrouilles de circulation motorisées constitue le moyen le plus efficace pour imposer et maintenir la discipline au volant et, par là, combattre les accidents de la circulation. Toutefois, le succès n'intervient que si les patrouilleurs engagés possèdent des qualités de caractère suffisantes et sont instruits au mieux. Le service de la motorisation a engagé des agents

de police professionnels et créé récemment un corps chargé de surveiller la circulation militaire. Ces hommes peuvent évidemment apporter leur contribution au problème dans son ensemble ; mais le gros du travail doit être accompli par les cadres de notre armée. Les patrouilleurs du contrôle routier doivent appuyer efficacement les commandants de troupes dans l'éducation à la circulation et les rendre attentifs aux prescriptions. Ils ont à intervenir directement si la discipline sur la route est mauvaise et s'il y a danger d'accident, car leur tâche première est la prévention et non l'enregistrement des accidents.

IV. Le réglage de la circulation

A première vue, il peut sembler que le maintien de l'ordre sur la route suffit à lui seul pour garantir un trafic militaire efficace. C'est méconnaître le problème, car

— le trafic routier doit être dirigé selon des principes uniformes et d'après un plan précis qui ne peut être porté en temps utile à la connaissance de chaque cdt. de troupe, a fortiori de chaque conducteur ;

— il est impossible au conducteur isolé, perdu dans la cohue du trafic et ne connaissant souvent pas les lieux, d'avoir lui-même une vue d'ensemble lui permettant d'agir correctement dans chaque situation (même s'il est très discipliné et attentif) ;

— il existera toujours des conducteurs — nombreux aujourd'hui mais, espérons-le, plus rares dans un avenir pas trop lointain — qui ne se comportent d'une manière disciplinée et ne se soumettent à l'intérêt général que s'ils y sont forcés.

Le trafic routier doit être réglé par des organes chargés de cette mission, soit qu'ils exercent cette activité à titre accessoire (organes de circulation routière de la troupe), soit qu'ils l'exercent exclusivement (personnel de la police des routes).

1. *Les organes de la circulation routière de la troupe.*

A l'heure actuelle, chaque cdt. de troupe doit pouvoir disposer de ses propres organes de circulation. Leur mission est comparable à celle du père de famille qui, lors de la promenade dominicale, empêche sa famille nombreuse de se disperser, lui montre le chemin, la guide à travers les chaussées fréquentées et ne manque pas parfois de secouer l'un de ses turbulents garçons qui reste sur la route. Les organes de circulation de la troupe sont exclusivement des officiers ou soldats de l'unité et ne sont engagés qu'à titre accessoire. Ils portent comme signe distinctif, pour autant qu'un tel s'avère nécessaire, un brassard vert et blanc. Leurs compétences s'étendent sur leur propre troupe et se limitent exactement à celles du commandant qui les engage. Mieux ces hommes seront instruits pour leur tâche accessoire, mieux ils seront à même de répondre aux exigences souvent assez élevées. Les motocyclistes s'y prêtent certainement le mieux ; mais ils ne sont souvent pas disponibles par suite de leur engagement dans la liaison tactique.

Les tâches suivantes incombent en particulier aux organes de la circulation routière de la troupe :

a) Indiquer la direction à leur propre troupe. Les formations fortement diluées sont infiniment plus difficiles à conduire, surtout s'il s'agit d'éléments motorisés. Il est difficile de lire la carte dans un véhicule qui roule. La moindre erreur provoque des embouteillages et pertes de temps.

D'autre part, le matériel topographique à disposition ne permettra guère de remettre une carte à chaque groupement de marche ni même à chaque véhicule. Il s'agit donc de leur indiquer le chemin d'une manière ou d'une autre, pour que tous les éléments d'une unité atteignent sans faute leur but. En règle générale, la troupe devra se tirer d'affaire à l'aide de ses propres moyens, car la police des routes ne peut indiquer le chemin que sur des parcours très nettement déterminés. En

tous cas, il ne peut être du ressort de cette dernière de veiller à ce que le dernier des détachements atteigne son lieu de destination.

La troupe envoie en avant ses organes d'indication, sous la direction d'un officier doué pour la lecture de carte ou si possible connaissant la région. Ces éléments devront pouvoir se déplacer si possible plus rapidement que le gros de la troupe ; il s'agira par exemple, pour les troupes à pied, d'hommes munis de bicyclettes, pour les troupes motorisées, de motocyclistes ou de postes posés par un camion et recueillis plus tard par le même moyen. Partout où l'on peut se tromper de route sur le parcours, on placera des postes ou des signaux indicateurs de direction. Ces derniers présenteront des caractéristiques connues de la troupe (signes conventionnels internes), afin qu'ils ne puissent être confondus avec d'autres. Un service d'indication préparé et exécuté consciencieusement contribue fortement à l'ordre sur la route, garantit dans une large mesure l'arrivée en temps opportun du détachement au lieu de destination, et ménage la troupe.

b) Le *pilotage* est une variante du service d'indication. Les pilotes sont envoyés en avant avec les organes de reconnaissance ou les patrouilles de cantonnement. Ils s'orientent sur les conditions locales et reviennent alors sur la route d'arrivée pour accueillir et diriger leur troupe au lieu de destination. De nuit, les pilotes indiqueront leur emplacement par un signe distinctif connu de la troupe, afin d'être reconnus par les conducteurs des véhicules en marche. De cette manière, on évitera les embouteillages et les concentrations sur les routes de grand transit.

c) Sécurité du trafic. Les organes de circulation routière de la troupe facilitent et assurent le déplacement de leur troupe et l'écoulement de l'autre trafic par des mesures appropriées. Ils dirigent les manœuvres de croisement et de dépassement, garantissent le passage des véhicules de commandement

et des courriers bénéficiant toujours d'une priorité absolue et assurent les liaisons vers l'avant et l'arrière.

2. *La police des routes.*

La police des routes est un instrument de commandement supérieur. A ce titre, elle est engagée là où ont lieu des mouvements de troupes ou des transports de grande envergure ; là où l'ordre sur la route est particulièrement menacé et où le désordre entraînerait un désastre ; là où le commandement désire réaliser dans le trafic des intentions dont il serait souvent impossible de transmettre les ordres qu'elles engendrent, ou dont la transmission serait compliquée et prendrait du temps ; enfin elle est engagée en temps de crise là où le commandant supérieur désire exercer une influence directe sur le cours des événements.

Font partie de la police des routes :

— les compagnies de police des routes ;
— les compagnies cyclistes de police des routes ;
— les organes de police des services territoriaux, dans la mesure où ils sont engagés dans le service de la circulation.

Les organes de la police des routes sont instruits spécialement pour le service de la circulation. Ils portent comme signe distinctif uniforme le brassard vert avec le « P » blanc. Les hommes des compagnies se distinguent par le casque blanc. Les organes de la police des routes ont les compétences des sentinelles ; les militaires de tous grades et les civils doivent obéir à leurs ordres.

Une formation de police des routes règle le trafic sur un tronçon de route déterminé ou sur toutes les routes d'un secteur. Les tâches suivantes lui incombent en particulier :

— exécuter le plan de circulation ordonné par le commandement, soit réaliser dans le terrain un système de routes à sens unique et réserver certaines routes aux formations de marche se déplaçant à vitesse égale ;

— diriger le trafic aux endroits vitaux et difficiles (passages étroits, ponts, gués, carrefours, ouvrages menacés ou partiellement détruits, postes de commandement importants, etc.) ;
— escorter les échelons de commandement, les détachements de troupes et de transport dans les secteurs de routes difficiles, à travers les localités et en cas de détournement;
— régler les priorités de passage sur la base des ordres reçus ou en qualité d'aides d'officiers EMG, etc. ;
— faire rapport à l'instance de commandement supérieure sur les mouvements en cours ;
— reconnaître les voies de communication et les possibilités de détournement ;
— marquer les routes (signaux de danger, d'indicateurs de direction, signes tactiques) ;
— surveiller le trafic dans le but d'éviter les concentrations et diriger les véhicules et les troupes à couvert ;
— sélectionner le trafic selon le poids et le volume avant certains points de passage (ponts de tonnages différents, bacs, passerelles) ;
— faire rapport sur les changements de l'état des routes (destructions, chutes de neige, verglas) à l'instance de commandement supérieure ou directement aux équipes techniques désignées d'avance, pour autant que les moyens propres ne suffisent pas à éliminer les causes des perturbations ;
— orienter les commandants des troupes sur les conditions des routes et les particularités inhérentes au trafic dans le secteur en question ;
— dégager les véhicules immobilisés et déblayer la route par tous les moyens disponibles ;
— surveiller, voire imposer la discipline sur la route afin d'assurer l'ordre et de prévenir les accidents.

Le cahier des charges de la police des routes est volumineux et les problèmes à résoudre sont difficiles. L'ordre sur la route n'est garanti que si l'on peut engager des forces suffisantes ayant bénéficié d'une instruction complète.

Souvent, on s'imagine encore à tort que la police des routes n'est indispensable que pour de grands déplacements de troupes. Cette opinion résulte de l'aspect de nos manœuvres où il n'y a pour ainsi dire pas de transports de ravitaillements et d'évacuations et où le trafic routier ne représente qu'une fraction de celui que nous aurons en temps de guerre. La police des routes est nécessaire de jour et de nuit et dans toutes les situations. Ses effectifs doivent lui permettre de travailler sans interruption.

Les organes stationnaires du service territorial règlent le trafic dans les villes et les grandes agglomérations. Les agents de police professionnels restés à leur poste constituent le noyau de l'organisation.

3. *Les moyens de la police des routes.*

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle organisation des troupes, cinq compagnies d'élite de police des routes entièrement motorisées ont été créées. Chaque corps d'armée dispose d'une compagnie, tandis que la cinquième fait partie des troupes d'armée. Ces unités se composent d'une section de commandement, de quatre sections de police des routes et d'une section de déblaiement. Son effectif est voisin de 200 hommes. En outre, les anciennes cp. ter. cyc. sont devenues des compagnies cyclistes de police des routes (landwehr), au nombre de 12. Nous trouvons une compagnie dans chaque corps d'armée ; huit compagnies sont à la disposition des états-majors de commandement des routes de l'armée. Grâce à leur équipement et à leur instruction, les compagnies d'élite sont aptes à remplir toutes les missions qu'exige le trafic militaire. Par contre, les compagnies de landwehr ne peuvent être engagées que pour des tâches stationnaires, telles que par

exemple le service de poste indicateur à proximité de dépôts ou de places de réception, le service de barrage aux routes à sens unique et aux détournements. A l'heure actuelle, les effectifs de la police des routes sont encore trop faibles. Le commandement de l'armée devrait en tout premier lieu disposer encore de 2 à 3 compagnies d'élite. Ensuite, il est de toute urgence de pourvoir les divisions et les brigades mobiles de leurs propres compagnies de police des routes. Les compagnies des corps d'armée seront à tel point mises à contribution dans leur secteur par les déplacements et les transports de grande importance, qu'il ne saurait être question de détacher des sections isolées auprès des divisions et des brigades. Une telle pratique peut suffire pour des manœuvres de paix, mais en temps de guerre elle échouera. Aujourd'hui, le trafic routier n'est pas encore réglé dans le cadre de la division et de la brigade. N'oublions pas qu'une division dispose à elle seule d'environ 1800 véhicules à moteur. Les véhicules attribués organiquement à la troupe et les sept colonnes trsp. auto de la Div. (cinq dans la Br. mont.) n'atteindront pas le rendement attendu si le personnel de circulation fait défaut sur les routes. Cette constatation n'est pas nouvelle. Toutes les unités d'armée se sont vues dans l'obligation de former des détachements de police des routes ad hoc pour leurs manœuvres de cours de répétition.

Nous connaissons tous la crise des effectifs et nous nous rendons compte que les effectifs des troupes combattantes ne peuvent pas être mis davantage à contribution que ce ne fut le cas jusqu'alors. Cette constatation ne parle pas en faveur d'une augmentation des effectifs de la police des routes. En réalité, les divisions et les brigades, ne pouvant plus se passer de police des routes, créent leurs propres détachements. Qui fournit les cadres, le personnel et les véhicules ? A n'en pas douter, ce sont bien les troupes combattantes. Celles-ci sont donc d'une part affaiblies, ce qui est d'autant plus grave qu'elles perdent des moyens sur lesquels elles comptaient ; d'autre

part, ces hommes instruits pour d'autres tâches ne pourront jamais répondre aux exigences qu'on leur impose dans la police des routes. Même dans le cas le plus favorable, on ne pourra pas augmenter les effectifs en espérant ainsi combler la déficience technique. L'instruction de la police des routes est plus vaste et compliquée qu'il ne semble au premier abord et demande beaucoup de temps. Les compagnies de sapeurs ou des subsistances ne peuvent être formées en rassemblant tout bonnement des fusiliers ou des canonniers. Comment peut-on encore espérer pouvoir improviser des compagnies de police des routes au moment le plus critique ? La mise sur pied de compagnies de police des routes d'environ 100 hommes d'effectif destinés aux divisions et aux brigades mobiles ne saurait être renvoyée bien longtemps.

V. Résumé

1. Le moteur est indispensable à la conduite de la guerre moderne. Il permet d'augmenter sensiblement la puissance des combattants en même temps que leur nombre s'accroît grâce au remplacement des forces humaines par la force motrice. Pourtant, comme par le passé, l'action de l'homme est décisive ; c'est de son intelligence et de son adresse que dépend le rendement maximum de la machine.

2. Le rendement utile du véhicule à moteur dépend dans une large mesure de l'ordre régnant sur les voies de communication. Non seulement le désordre dans le trafic routier nous prive du gain escompté par la motorisation, mais il emporte tout dans ses tumultueux remous. C'est pourquoi l'ordre dans le trafic routier revêt une importance vitale pour une armée moderne !

3. Le mot d'ordre de l'armée d'aujourd'hui s'appelle « *discipline sur la route* » ! La nôtre est insuffisante, nous devons l'obtenir à tout prix. Nous y parviendrons par *l'entraî-*

nement à la circulation de la troupe. Mais éduquer signifie aussi donner le bon exemple !

4. Le trafic routier doit être réglé. En plus du comportement discipliné de chaque homme de troupe sur la route, des organes dirigeant le trafic routier sont indispensables.

5. Les organes de circulation routière de la troupe (Of., sof. et sdt.) dirigent le trafic au sein même de la troupe. Ils veillent à ce que leur unité atteigne le but du déplacement par la voie prescrite et préviennent les frottements susceptibles de se produire dans la circulation.

6. La police des routes est un instrument du commandement supérieur. Les soldats de la police des routes sont instruits spécialement comme tels et portent un signe distinctif. Ils sont engagés aux points cruciaux du trafic routier et sont chargés de maintenir l'ordre sur la route ou, au besoin, de l'imposer.

La création de la police des routes a enfin comblé une grave lacune dans notre organisation militaire. Les effectifs actuels ne sauraient toutefois suffire. Il est à souhaiter que notre haut commandement ne tarde pas trop à doter également nos unités d'armée et brigades mobiles d'une cp. pol. rte. C'est à ce moment seulement que nous pourrons espérer tirer tous les avantages que nous attendons de la motorisation de notre armée.

Major PETER
of. instr. et chef de la 3e section du service de la motorisation de l'armée.