

La motorisation civile, base de notre motorisation militaire

Autor(en): **Perret**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **98 (1953)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342525>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La motorisation civile, base de notre motorisation militaire

La motorisation de notre armée n'est pas seulement une tâche technique, mais avant tout un problème économique. Les présentes lignes essayent de démontrer les relations étroites qui existent entre la motorisation de l'armée et celle de notre économie nationale, ainsi que les mesures qui en découlent.

Il existe deux systèmes pour motoriser une armée : celui de la *réquisition*, recourant aux moyens de transport de l'économie civile et ne prévoyant que les véhicules spéciaux et de combat comme matériel de corps, et celui du *matériel de corps unique* adopté pour la première fois par l'armée américaine lors de la dernière guerre.

Les avantages militaires de ce deuxième système sont importants. Les véhicules conçus et construits pour des buts militaires sont pour la majeure partie aptes à circuler dans tous les terrains. Le nombre restreint des types de véhicules simplifie le problème des conducteurs et permet l'organisation d'un service de réparations et de pièces de rechange efficace. La capacité de transport de l'économie civile n'est en outre pas affaiblie par la réquisition, et ceci à l'instant même ou elle doit fournir un effort supplémentaire. Ce système de motorisation n'est toutefois applicable que si l'on dispose de suffisamment de temps, c'est-à-dire de plusieurs années pour la mise au point d'une industrie automobile puissante et hors de portée d'une intervention ennemie, ainsi que de crédits militaires

suffisants. Ces conditions purent être satisfaites en Amérique. Ce genre de motorisation fut d'ailleurs imposé à l'armée des Etats-Unis, vu qu'elle ne pouvait songer à priver l'économie civile de la majeure partie des véhicules routiers au moment même où la production de guerre devait être poussée à l'extrême. On peut toutefois se demander si l'armée américaine pourra maintenir sa motorisation par ce système, car il ne s'agit plus comme en 1943/44 de forger une armée, mais de la maintenir constamment prête à entrer en action. Les moyens financiers des Etats-Unis suffiront-ils à la longue pour entretenir, et ce qui est plus important encore, pour renouveler à temps le parc des véhicules moteurs considérable d'une armée moderne de telle envergure ? Les véhicules automobiles évoluent rapidement et doivent être remplacés souvent si la motorisation d'une armée veut rester à la hauteur de sa mission.

Ce système de motorisation n'est financièrement pas supportable pour les armées des pays d'Europe qui doivent être constamment prêtes à entrer en action. Elles sont obligées de recourir de manière plus ou moins poussée au système de motorisation par réquisition. Les véhicules servant aux transports sont pris dans l'économie civile et seuls les blindés et autres véhicules spéciaux doivent être achetés, entretenus et remplacés en temps de paix.

Ce qui s'est avéré nécessaire pour d'autres armées s'est également imposé de manière impérieuse dans notre petit pays aux possibilités limitées. Nous avons appliqué aux véhicules routiers le système qui, de tout temps, nous a procuré les chevaux nécessaires.

La proportion entre véhicules de transports et véhicules spéciaux varie d'une armée à l'autre ; les écarts ne sont toutefois pas très importants. Pour notre armée la proportion des moyens de transports pouvant être réquisitionnés représente environ les 80 % des moyens motorisés totaux. Nous constatons ainsi que la motorisation de notre armée est avant tout un problème de motorisation de notre économie civile.

La motorisation selon le système de réquisition offre quelques avantages de taille. Les véhicules civils sont toujours prêts, vu qu'un véhicule à moteur qui correspond à la loi sur la circulation est sans autre apte à faire campagne. L'achat, l'entretien et le renouvellement se font sans frais pour l'armée par les détenteurs civils. Pensons un instant aux frais énormes qu'occasionneraient à l'armée l'achat et le renouvellement de dizaines de milliers de véhicules sans compter l'entretien (construction de garages, entretien des batteries et des pneus, vidange de l'eau en hiver etc.). Considérons également le temps qu'il faudrait pour remettre ces véhicules en état de marche en cas d'attaque par surprise.

Nous aurions tort de ne pas énumérer également les désavantages du système de réquisition. Tandis que la fabrication de matériel de corps permet une construction en série répondant aux nécessités militaires, la normalisation de véhicules servant à l'économie n'est possible que de manière limitée. Ce fait complique l'organisation des services d'entretien et de réparations. La formation du personnel roulant est également plus compliquée. Il est aussi plus difficile de conduire des formations motorisées composées de véhicules étudiés et construits pour des buts civils. Les nécessités économiques ne correspondent que rarement aux exigences militaires et leur sont souvent même opposées. Citons comme exemple beaucoup de motocyclettes et scooters trop faibles pour le service à la troupe, les voitures devenant toujours plus larges et plus basses, les camions et tracteurs de provenance étrangère souvent impropres à franchir nos routes de montagne par suite de moteurs trop faibles, de freins et rayons de braquage insuffisants, etc. A ceci s'ajoute — effet de l'individualisme du citoyen suisse et de notre économie libre — le grand nombre de marques et de types de véhicules à moteur que l'on rencontre chez nous. Il n'existe probablement pas d'autre pays où la production mondiale entière est aussi largement représentée que chez nous. Les difficultés qui en découlent pour la motorisation de

notre armée sont grandes. Elles ne sont cependant pas insurmontables.

Dans les pays voisins, ainsi qu'aux Etats-Unis d'Amérique, les conditions sont plus favorables, par le fait qu'une puissante industrie indigène de l'automobile restreint fortement l'importation de véhicules étrangers et diminue ainsi le nombre des marques et des types de véhicules. Il est facile de se rendre compte, en France ou en Italie par exemple, que les 85 à 95% des véhicules civils proviennent de 2-3 grandes usines indigènes. Des mesures ont été prises dans divers Etats pour diriger la production et l'achat de véhicules routiers. A cet effet il est intéressant d'étudier les exemples de l'Allemagne et de l'URSS. Peu après la première guerre mondiale, et d'une façon plus poussée après la prise du pouvoir par le national-socialisme, l'Allemagne procéda à une sévère limitation des types, de telle sorte que depuis 1934 il ne fut plus question d'un marché libre de l'automobile dans ce pays. L'industrie automobile soviétique, créée vers 1930, se vit imposer dès le début une restriction sévère des types à construire. Elle arriva ainsi à une standardisation encore plus poussée. La France ainsi que l'Allemagne obtinrent de bons résultats en dirigeant l'achat et en subventionnant des camions et trains routiers normalisés.

Ces efforts ont été intensifiés dès 1945. D'importantes usines ont été nationalisées en France et en Angleterre et la production de véhicules utilitaires limitée à quelques types répondant aux besoins militaires. Beaucoup de fabriques étrangères ont continué, tout en les perfectionnant, à construire des véhicules militaires tout-terrain qu'elles vendent aujourd'hui également à des particuliers.

Nous ne sommes pas restés inactifs dans notre pays. Le brusque essor de la motorisation civile dans les années 1925-1932 ne semble toutefois pas avoir subi l'influence de notre armée. Il est vrai que l'organisation des troupes en vigueur à cette époque et même celle de 1938 ne faisaient pas encore beaucoup de place à la motorisation. C'est pour cette même

raison qu'on ne pensa que bien plus tard, c'est-à-dire en 1941, à créer un service qui s'occupe de la motorisation de notre armée. Il en résulta un retard qui se fait sentir encore aujourd'hui. C'est dès le début et au plus tard avec la mise en vigueur de la loi sur la circulation routière de 1932 que l'armée aurait dû faire valoir son influence sur la motorisation civile.

Voyons un peu les possibilités dont nous disposons pour influencer la motorisation civile. Constatons d'abord que l'armée, qui a besoin d'un nombre toujours plus grand de véhicules et surtout de véhicules utilitaires, doit contribuer au développement de la motorisation civile. Elle ne saurait poser des exigences qui entraîneraient une augmentation des frais de transports sur route, car automatiquement la motorisation civile serait ralentie, voire subirait un recul, vu que les transports se feraient de façon accrue par le rail. Nos chemins de fer ne s'en plaindraient certainement pas. Nous voyons par ce seul fait que les exigences de l'armée ne sauraient dépasser un certain point qu'il s'agit de fixer avec infiniment de doigté. Tout ce qui va au-delà de cette limite doit être subventionné, c'est-à-dire que nous devons rembourser aux détenteurs de véhicules tout ou au moins la majeure partie des frais que nous leur occasionnons. Ces frais devant être supportés par le budget militaire déjà lourdement chargé, nos exigences doivent se limiter au strict nécessaire.

Notre industrie de véhicules ne fabrique pas de voitures et seulement une partie de nos besoins en motocyclettes, camions et tracteurs. Il s'ensuit une forte importation et de là un grand nombre de marques et de types. Comme il n'est pas possible de poser des exigences aux fabricants étrangers, il nous faudrait pouvoir canaliser l'importation sur les véhicules répondant aux besoins de notre économie tout en étant aptes à faire campagne. Ceci reviendrait à limiter l'importation à quelques marques et véhicules de tel ou tel pays. Malheureusement notre politique commerciale de la porte ouverte, si nécessaire à notre exportation, est en complète opposition avec une

exigence militaire de telle envergure. Il ne nous reste donc guère que notre industrie suisse sur laquelle nous pouvons exercer une certaine influence.

D'aucuns ont proposé à plusieurs reprises d'introduire une taxe pour les véhicules inaptes au service, c'est-à-dire une solution analogue au devoir de service de chaque citoyen suisse. Il faudrait, pour trouver une solution dans cette direction, modifier notre constitution fédérale. D'autre part son application nous semble fort difficile. Comment distinguerait-on les véhicules civils aptes au service de ceux qui ne le sont pas ?

Qu'a-t-il été fait jusqu'à présent ? Avant la guerre 1939-1945 l'armée se borna à faire insérer un article dans le statut des transports adopté par les chambres fédérales en 1938, imposant aux détenteurs de camions l'obligation d'acheter des véhicules correspondant aux besoins de notre armée. Cette prescription ne put être mise en vigueur parce que la guerre, qui éclata peu après, ferma la porte aux importations de véhicules et limita fortement la production indigène. Sitôt les hostilités terminées, différents essais furent tentés pour appliquer cet article de loi. On constata tout d'abord que cette prescription, qui avait été insérée dans le statut des transports sous l'influence d'une guerre imminente, dépassait de beaucoup le cadre d'une coordination des transports. D'autre part, le statut ne touchait que les entreprises de transports professionnels, soit environ le 30 % des détenteurs de camions. Le statut des transports devait d'ailleurs disparaître par verdict du peuple en 1950.

En 1939 les chambres fédérales adoptèrent une loi permettant de payer des indemnités aux acquéreurs de camions d'origine suisse, dont la construction avait été normalisée par des prescriptions d'armée et qui étaient équipés de bâches, crochets de remorques, chaînes à neige, outils de pionniers, pièces de rechange, etc. Cette action, limitée à 5 ans, obtint un plein succès et fut prolongée par arrêté d'urgence du Conseil fédéral. Nos Chambres ont, dans la séance d'automne 1952, donné un caractère définitif à cette mesure, qui a permis de

normaliser environ 70 % de la production de camions indigènes et de les rendre ainsi aptes au service militaire. Les bases légales ont également été créées pour pouvoir payer une indemnité supplémentaire aux acheteurs de camions suisses avec traction sur toutes les roues. Espérons que cette mesure nous permettra d'augmenter le nombre des véhicules tout-terrain indispensable à notre armée.

Peu avant la guerre fut également créée la moto d'armée, vu que la réquisition n'arrivait pas à couvrir les besoins en machines puissantes. Tout officier, sous-officier ou soldat appartenant aux troupes motorisées, put dès lors acheter à demi-tarif une motocyclette suisse conçue spécialement pour le transport de deux combattants complètement équipés. L'acquéreur doit accomplir avec sa machine une école de recrues et 5 cours de répétition sans indemnité. Cette mesure obtint un plein succès et fut maintenue après la guerre. Plus de 4000 motos aptes au service purent ainsi être placées. C'est la motorisation idéale, car, outre son équipement, son arme et sa munition, le motocycliste emporte à la maison également son moyen de transport, qu'il soignera et maintiendra constamment prêt à entrer en service. La mobilisation de ces véhicules est de ce fait singulièrement simplifiée.

Les bonnes expériences faites avec la moto d'armée (système d'ailleurs copié sur le cheval de cavalerie) incita le service de la motorisation à étendre cette mesure dès 1949 aux Jeeps si indispensables à l'armée. Depuis l'entrée en vigueur de cette nouvelle mesure, environ 600 Jeeps purent être placées chez des officiers, sous-officiers et soldats incorporés dans les différentes armes. Les obligations du détenteur sont les mêmes que pour les motos d'armée. Dès le 1.1.1953 un troisième véhicule peut être remis aux mêmes conditions. Il s'agit du véhicule « UNIMOG » avec charge utile de 1 t. et grande puissance de traction.

Cette mesure ne suffit toutefois pas à maintenir, voire à augmenter le nombre des véhicules tout-terrain circulant au civil. La fabrication et l'importation des véhicules ne se mettant

que lentement en route après la guerre, nombre de civils achetèrent des Jeeps et autres véhicules tout-terrain provenant de stocks liquidés par les armées alliées. Ces véhicules usagés n'eurent pas la vie bien longue et ne furent pas remplacés par des véhicules semblables tout-terrain que l'industrie fabrique de nouveau, mais qui coûtent sensiblement plus cher qu'un véhicule normal. Le Conseil Fédéral accéda donc à la demande du service de la motorisation et autorisa la rétrocession de 2/3 des droits de douane payés à l'importation de véhicules tout-terrain, reconnus aptes au service de l'armée. Pour une Jeep cela représente Fr. 800.— en chiffres ronds, somme qui est versée à raison de Fr. 600.— à la signature d'un contrat par lequel le bénéficiaire s'engage à maintenir le véhicule en bon état pendant 5 ans, et le solde dans un délai de 3 ans et après que le véhicule a été inspecté et reconnu en bon état. Cette nouvelle prescription obtint un éclatant succès. Elle permit non seulement de maintenir le nombre des véhicules tout-terrain dans l'économie civile, mais de l'augmenter sensiblement. A l'heure actuelle plusieurs marques de voitures (Jeep, Landrover, Fiat-Campagnola, etc.) et de camions (Mercedes, Magirus, Henschel, Unimog, Morris, Austin) avec traction sur toutes les roues, jouissent de ce privilège, permettant ainsi d'élever le nombre des véhicules tout-terrain à plus de 5000 dans l'économie civile. Cette rétrocession de 2/3 des droits d'entrée économise annuellement de fortes sommes à la Confédération, vu qu'elle permet d'éviter l'achat de tels engins indispensables à nos troupes comme matériel de corps.

Il va sans dire que notre armée est fortement intéressée au maintien de notre industrie de camions et de tracteurs. C'est pour cette raison qu'elle appuie un contingentement du nombre des importations de ces véhicules, empêchant ainsi notre industrie d'être submergée par les produits étrangers. Ce contingentement ne fut néanmoins accordé qu'après l'engagement pris par les constructeurs suisses de se soumettre à certaines mesures de normalisation.

Malheureusement il n'est pas possible à l'armée d'exercer une influence dans le domaine de l'imposition des véhicules à moteur selon leur aptitude à faire campagne. Les cantons font la sourde oreille à toutes les propositions qui leur ont été faites jusqu'à présent. Une autre possibilité consisterait à fixer les droits d'entrée selon les besoins militaires. Malheureusement il est très difficile de changer quoi que ce soit aux tarifs douaniers (qui font partie intégrante des traités commerciaux) sans risquer de graves répercussions pour notre industrie d'exportation.

Actuellement, le service de la motorisation prépare une loi fédérale qui pourrait entrer en vigueur avec la nouvelle loi sur la circulation et qui prévoit des prescriptions à l'intention des acheteurs de véhicules utilitaires si nécessaires à l'armée. Ces prescriptions ne pourront toutefois pas se traduire par un renchérissement des transports routiers, ce qui amènerait automatiquement une diminution du nombre de camions déjà insuffisant pour nos besoins militaires et ceux de notre économie en cas de guerre. Toute prescription qui entraînerait une notable augmentation des frais de transports devra être subventionnée par l'Etat. Comme il s'agit d'améliorer notre défense nationale, les dépenses doivent être supportées par l'ensemble du peuple.

Le point faible de notre motorisation restera encore pendant bien des années le nombre insuffisant des camions. Alors que, pour les motos et les voitures, le grand nombre permet de faire un choix des marques et des types (l'armée ne réquisitionne que 4 marques de voitures et 10 marques de motos de construction d'après guerre), le total des camions en circulation ne suffit pas à satisfaire aux besoins des troupes et aux transports les plus urgents de l'économie de guerre. Il n'est donc pas possible d'éliminer les vieux camions ou de procéder à un choix de marques et de types. L'ensemble des véhicules utilitaires entre en service lors d'une mobilisation générale. Un système de contrôle perfectionné sur cartes perforées (Système

Hollerith) permet néanmoins d'attribuer les vieux camions à l'économie de guerre ainsi qu'aux formations de l'arrière et de réserver les camions aptes pour l'armée de campagne, tout en attribuant autant que possible les véhicules des mêmes marques aux mêmes unités. Une augmentation du nombre des camions est donc hautement souhaitable, mais ne peut se faire que par le transfert de transports du rail à la route. Il ne saurait toutefois être question de porter atteinte aux transports de marchandises sur les grandes lignes, qui représentent les principales recettes de nos chemins de fer et leur permettent de subsister. Nous nous demandons toutefois s'il ne serait pas opportun d'intensifier les transports routiers sur les courtes distances. Il serait ainsi possible d'augmenter le nombre des camions mobilisables, sans causer de préjudice à nos lignes de chemin de fer. Ces transports ne laissent guère de bénéfices, encombrant les lignes principales et gênent la marche des trains rapides. Il suffit de jeter un coup d'œil dans les pays voisins pour se rendre compte de ce qui a été réalisé ces dernières années dans ce domaine.

D'autre part il faudrait éviter de moderniser à tout prix des petits chemins de fer secondaires dont l'état technique demande une réfection complète, avant d'avoir étudié à fond la question de leur remplacement par des véhicules routiers. Il y a là une autre possibilité de se procurer les camions supplémentaires dont notre armée a un grand besoin.

Voilà le rapide bilan de ces dernières années et le programme de proche avenir. Il est bien entendu qu'aucune des mesures évoquées ne suffit seule à atteindre le but recherché. C'est toutes ensemble, qu'au prix des ajustements nécessaires, elles contribueront à améliorer la motorisation civile, tout en la rendant plus apte aux besoins militaires.

Major PERRET,

of. instructeur et chef de la 2^e section
du service de la motorisation.