Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 113 (1968)
Heft: 5

Artikel: Réflexions relatives à l'organisation et aux problèmes du soutien
Autor: Schenk
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-343420

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: 15.07.2025

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

113e année No 5 Mai 1968

REVUE MILITAIRE SUISSE

Direction-Rédaction par intérim: Colonel-divisionnaire **Montfort**
Rédacteur-Adjoint: Colonel EMG **Georges Rapp**
Administration: Lt-colonel **Ernest Büetiger**
Editeurs et expédition: Imprimeries Réunies S. A., av. de la Gare 33, 1000 Lausanne
(Tél. 23 36 33 — Chèq. post. 10-5209)
Annonces: Publicitas S.A., succursale, rue Centrale 15, 1000 Lausanne

ABONNEMENT: **Suisse:** 1 an Fr. 18.—; 6 mois Fr. 10.—
Etranger: 1 an Fr. 22.—; 6 mois Fr. 12.—
Prix du numéro: Fr. 2.—

Réflexions relatives à l'organisation et aux problèmes du soutien

Remarques préliminaires:

Mon but n'est pas de commenter ou de compléter une matière faisant aujourd'hui l'objet de règlements officiels distribués, connus et appliqués, mais plutôt d'examiner les motifs successifs qui ont justifié les solutions actuelles. Il n'est, par contre, probablement pas superflu de citer ces règlements qui sont:

Les « *Instructions générales concernant le soutien* » (IGS), datées du 6 mai 1966, entrées en vigueur le 1er octobre 1966 (52.31).

Les « *Instructions pour le soutien des troupes* » (IST), datées du 5 avril 1967, entrées en vigueur le 1er octobre 1967 (52.32).

Les « *Instructions concernant l'organisation de secteurs de soutien* », émises le 29 décembre 1966 par le chef de l'état-major général, à titre provisoire, et qui seront, dans le courant de l'année 1968, intégrées au règlement « *Organisation, conduite et engagement des formations de soutien de la division* » (52.33).

* * *

Divisé en deux parties, mon texte sera, dans la première, consacré à « *la situation actuelle* » et, dans la deuxième, aux « *problèmes qui se posent ou vont se poser en matière de soutien* ». Pour ces derniers il s'agira largement d'opinions personnelles n'engageant que l'auteur.

I

Nous vivons, actuellement, en ce qui concerne le domaine soutien et transports, dans une situation qui a résulté de la grande réforme de 1961. Elle se différencie considérablement du régime précédent qui a duré depuis 1938. Cette période, aujourd'hui révolue, a compris le service actif 1939-1945, pendant lequel de multiples adaptations et compléments se sont imposés; les années d'exploitation des expériences de la mobilisation et la phase d'études et de discussions qui s'est terminée par les décisions des Chambres, de décembre 1960, dont le résultat est notre OT 61 actuelle.

Surtout sous forme d'un rappel ne comprenant que peu d'inédit, je compte passer en revue cette période 1938-1961, mais auparavant une parenthèse réservée à l'ancienne terminologie me paraît indiquée, en me limitant d'ailleurs au domaine qui nous intéresse particulièrement.

Nous avions, en 1939, des *Services derrière le front* comprenant — cités dans l'ordre officiel — et en allant pour chacun de « l'avant » vers « l'arrière »:

a) Le *Service des munitions*, avec des *compagnies de parc* (infanterie et artillerie), des *colonnes auto munitions*, réunies en *groupes* et des *trains de munition* (sur rail). Les réserves d'armée relevaient de formations curieusement dénommées *magasins de munitions*.

b) Le *Service de santé*, avec des *groupes sanitaires* (compagnies sanitaires et ambulances chirurgicales), des *lazarets de campagne* (ambulances et ambulances chirurgicales), des *groupes de transports sanitaires* (auto et hippo), des *trains sanitaires* (rail) et des *établissements sanitaires militaires*.

c) Le *Service vétérinaire*, avec des *postes de ralliement de chevaux*, des *infirmeries vétérinaires* et des dépôts *centraux de chevaux*.

d) Le *Service des subsistances*, avec des *groupes de subsistances* (*compagnies de subsistances* et *colonne-auto*), des *trains de vivres et fourrages* (rail), des *compagnies de boulangers* et *des magasins d'armée*.

e) Le *Service des automobiles*, avec des *groupes transports automobiles* (corps d'armée), des *colonnes de transport PTT* (transports de personnel) et le *parc-auto*, chargé de la réparation. Le service des *carburants* était une filiale du service automobile.

f) Le *Service du train*, avec des *compagnies* et des *groupes du train* (hippo) et de multiples *échelons de train*, spécialisés, à la troupe.

Le fonctionnement des services derrière le front, déjà basé sur le principe des *3 échelons*, mais sans que leurs limites respectives soient fixées de façon uniforme pour toutes les différentes spécialités, avait comme éléments principaux (d'arrière en avant):

— La *place de transit*, organe de l'armée, desservi exclusivement par rail, donc forcément une gare importante. Une seule par division, fixée par l'armée.

— La *place d'échange*, organe de la *division*, ne concernant en général qu'une seule spécialité (munition, sanitaire, subsistances), avec accès en tout cas par rail. L'emplacement en était fixé par le commandant de la place de transit d'entente avec la division, chargée alors de l'organiser et de l'exploiter.

— La *place de ravitaillement*, par spécialité et par groupement tactique, emplacements fixés par la division, qui désigne, en même temps, l'organe responsable de l'exploitation. C'est le point où se termine le rôle des services derrière le front et où commence celui de la troupe elle-même.

— La *place de distribution*, organe interne de la troupe, dont elle décide l'établissement selon besoin, surtout en fonction

des dimensions de son secteur et de son dispositif d'engagement.

* * *

On peut relever, comme caractéristiques essentielles de cette conception et de l'organisation qui en résultait:

— Le service de santé était l'un des services derrière le front parmi lesquels ne figure pas de service du matériel alors que la poste de campagne n'est représentée que par des chefs de service dans les états-majors supérieurs.

— Il n'était question que de *ravitaillement* et d'*évacuation*, la notion de *remise en état du matériel* n'étant qu'à peine effleurée dans les attributions du service des automobiles. D'ailleurs les règlements de base pour les services derrière le front, qu'il s'agisse de celui de 1938 ou de son successeur de 1955, portaient le même titre: « Instructions pour le ravitaillement et l'évacuation ».

— Depuis la base d'armée et jusqu'à l'intérieur de la division (place d'échange) les transports aller et retour se font quasi exclusivement par rail et par les soins d'un organe absolument centralisé dont le détenteur unique est le commandement de l'armée. Ce n'est qu'à l'intérieur de la division que le transport routier intervient, surtout pour les munitions, mais aussi pour créer certaines possibilités de déplacement accéléré de troupes combattantes en utilisant les véhicules PTT. L'essentiel du transport à l'intérieur de la division demeure toutefois l'affaire du cheval.

— Le véhicule à moteur, comme toutes les nouveautés dans l'étape initiale de leur emploi, demeure une *spécialité* que seuls les initiés peuvent connaître et utiliser. Le fait que la très forte majorité des véhicules sont à réquisitionner a pour conséquence que, pour l'arsenal, cette base permanente de tout ce qui concerne l'équipement de la troupe, le véhicule à moteur demeure un domaine inconnu, ne faisant pas partie du matériel de corps et qui ne saurait être entretenu et réparé que par un *garage d'armée*.

— Suite simplement logique de cette conception, les *carburants*, comme au civil, sont aussi une affaire concernant le garage, donc, dans l'armée, le service des automobiles.
— Il est normal que dans cette phase initiale d'une évolution qui s'amorce, on ne pense que « motorisation » alors que la « mécanisation » qui suivra fera sauter le cadre d'un appareil qu'on pensait capable de faire face à tous les besoins, même futurs.
— Le principe de fonctionnement des services derrière le front c'est le *service à domicile*, le fournisseur transportant le plus loin possible (place de transit en tout cas, place d'échange si possible) tout ce que le consommateur lui a commandé. Le système est viable à deux conditions: la première, que le fournisseur soit capable de transporter. C'est le cas puisqu'il ne le fait que par chemin de fer. La seconde, que l'ensemble de l'opération du ravitaillement — et par symétrie aussi de l'évacuation — puisse s'effectuer à un rythme relativement lent, dicté par un processus rigide: demande du consommateur acheminée par voie hiérarchique, de bas en haut, en tout cas jusqu'à la division, sinon plus haut; entrée dans le domaine du fournisseur, où par voie hiérarchique de nouveau, mais alors de haut en bas, on arrive enfin à l'exécution, la fourniture, qui se réalise par paliers successifs: dépôts d'armée — place de transit — place d'échange — place de ravitaillement, voire même place de distribution, avant d'atteindre le principal intéressé: la troupe engagée.

Enfin deux dernières remarques, dépassant en fait le cadre que je me suis fixé:

— Dans aucun des schémas d'ordres de mouvement, de stationnement ou d'opérations utilisés alors, on ne trouve la moindre mention des services derrière le front. Ils seront traités à part.
— Aussi bien pour ses opérations, son stationnement que pour ses services derrière le front l'armée vit et combat

dans le désert: la présence, partout, de notre population et des autorités civiles, le rôle joué par les ressources du territoire, les réquisitions sont des éléments « hors cadre ».

* * *

Le lecteur aura, de lui-même, constaté les points sur lesquels cette rétrospective plonge dans un passé paraissant presque moyenâgeux! Or tous les officiers qui étaient, en 1939, au moins capitaines l'avaient enregistré comme « new look » assez sensationnel à l'école centrale I, vécu et appliqué pendant la première moitié, au moins, du dernier service actif. C'est dire que, malgré la réduction de la durée des obligations militaires, pour la très grande majorité de notre corps d'officiers supérieurs actuel, ces souvenirs existent (un esprit critique pourrait, de ce fait, taxer de superflue leur évocation ici). Mais pour tous ceux qui, aujourd'hui, sont officiers subalternes ou commandants d'unité, ce passé est totalement inconnu. Or ils constituent la nette majorité du corps d'officiers et c'est le motif qui m'autorise à repasser en revue, sommaire d'ailleurs, les étapes intermédiaires qu'il a fallu franchir pour en arriver à la situation actuelle.

* * *

Pendant la première période du service actif 1939-1945, notre armée, telle qu'elle avait mobilisé, s'est essentiellement préparée à la guerre dans le domaine de l'instruction, à tous les échelons. Ses moyens, sauf la DCA, sont demeurés les mêmes et, dans le domaine particulier des services derrière le front, il n'y a pas eu de modifications organiques à signaler. Par contre, pour ces derniers, la décision d'occuper, avec le gros de nos forces, le « Réduit national » a été, plus encore que pour l'armée de campagne, une véritable révolution.

Il s'agissait d'abord de concentrer des réserves matérielles en forte augmentation dans une zone centrale restreinte et de les y *installer* avec un maximum de protection contre l'action de l'aviation dont les théâtres d'opération étrangers

donnaient une idée singulièrement différente de celle dans laquelle on vivait avant 1939.

Ensuite, ce « fournisseur » replié sur lui-même aurait à satisfaire des consommateurs, installés eux aussi, et beaucoup moins éloignés qu'auparavant.

Enfin, dans le secteur alpin très compartimenté et où les communications, rail et routes, sont en même temps moins nombreuses, canalisées, en général très proches les unes des autres et de ce fait simultanément beaucoup plus vulnérables, l'ancien principe des transports de ravitaillement, surtout par rail, ne pouvait pas être maintenu comme solution normale.

A ces facteurs touchant la conception en vigueur venait s'ajouter, conséquence des relèves périodiques et de la nécessité de pouvoir très rapidement occuper les positions préparées, le fait que le dispositif installé des entrées en service — les arsenaux — devait être complètement modifié et transféré, lui aussi, dans le Réduit ou à ses abords immédiats.

Pour les services derrière le front — qu'on commençait, officieusement à nommer les « *Arrières* » — a débuté alors une phase de constructions et d'établissement d'installations de tous genres. Le problème financier ne se posait guère et les corps d'armée et divisions se sont partiellement transformés en entreprises de génie civil. Cette décentralisation avait ses avantages, compensés en partie par une diversité des solutions techniques adoptées qui s'est fait sentir plus tard.

En même temps, mais imposé et facilité par la stabilité relative des troupes, le principe de base du « Service à domicile » a subi de premières atténuations. Le consommateur, bénéficiant d'une certaine décentralisation de moyens de transport dont il n'avait qu'en partie un besoin immédiat, a pu, davantage qu'auparavant, venir chercher ses ravitaillements.

En somme l'accordéon des 3 échelons arrière tendait à se replier, et les distances entre ses différents éléments : dépôts — places de transit — d'échange — de ravitaillement — de distribution — consommateur, se réduisaient au point de

poser la question du bien-fondé d'un système comportant autant d'étages successifs.

On en arrivait à se demander si la suppression d'un des 3 échelons — le 2e évidemment — n'allait pas se prouver possible et rationnelle.

C'est à ce moment — 1944 — que, la situation générale ayant brusquement évolué, les divisions ont été sorties du Réduit pour occuper des dispositifs d'armée fluides, leur imposant des mouvements fréquents, rapides et qui les éloignaient toujours davantage de leurs bases arrière qui, installées dans le Réduit, ne pouvaient pas, dans des délais utiles, en être sorties.

La conception initiale des « *Arrières* », les 3 échelons, les transports surtout par chemins de fer (affaire de capacité), tous ces principes remis en question pendant la période du Réduit, se trouvaient de nouveau confirmés et le système fonctionnait de nouveau, à satisfaction, dans les conditions pour lesquelles il avait été prévu et organisé.

* * *

Il s'agissait de reviser et compléter les « Instructions pour le ravitaillement et l'évacuation » de 1938 en y codifiant ce qui avait été successivement introduit entre 1939 et 1945 mais dans l'ancien cadre conservé. Ce travail a été mis en chantier et poussé presque à conclusion. Or, simultanément et sur un plan plus élevé, d'autres problèmes singulièrement plus vastes commençaient à solliciter les responsables de notre armée d'après guerre. On peut les englober sous le terme général de *mécanisation* et si je les cite, sans autres commentaires, c'est dans l'unique but d'examiner ensuite, plus à fond, leurs conséquences dans le domaine des « *Arrières* » terme désormais officiellement adopté.

La DCA s'était non seulement considérablement développée à l'échelon « armée » mais aussi introduite dans les armes combattantes — artillerie, infanterie — et dans les grandes unités. Les 24 « Praga » de 1939 avaient fait place

aux chasseurs de chars « G 13 », premiers engins chenillés. (Cela allait provoquer une controverse, qui paraît risible aujourd'hui, mais qui a eu des suites pratiques importantes: l'engin blindé est-il un *véhicule spécial*, ou est-il une *arme* tout terrain? On s'est décidé pour la première version!).

Pour l'artillerie, le remplacement de la formule hippomobile par une solution mototractée allait exiger un nombre élevé de camions tout terrain, qu'il ne serait plus possible de réquisitionner. Il faudrait donc ajouter au matériel de corps classique des véhicules à moteur qu'on serait bien obligé de loger dans les arsenaux.

Les moyens de transmission radio allaient se multiplier et se compliquer toujours davantage, exigeant aussi, pour les grosses centrales, des véhicules à moteur d'ordonnance, attribués aux arsenaux.

La multiplication des armes antichars, la mécanisation enfin introduite dans les troupes du génie (compresseurs, grues, pelles chargeuses, foreuses, hors-bords, matériel métallique de pontage), des mines (antichars et antipersonnel), les lance-flammes, la diversité des projectiles d'artillerie, les premières attributions, à l'infanterie et aux troupes légères, de véhicules tout terrain, tout ce complexe de moyens nouveaux résultant, en fait, des expériences acquises par les belligérants jusqu'en 1945, allait aboutir à l'OT 51.

* * *

Il faut ici essayer de se représenter les soucis et les évolutions respectives de deux groupes de travail distincts, ayant entre eux des contacts constants, mais dont les bases de raisonnement et les situations de départ étaient, en fait, décalées.

D'une part les spécialistes des « *Arrières* », partant de l'idée que la conception adoptée en 1938 avait fait ses preuves et pouvait être conservée, mais que l'organisation devait être complétée pour tenir compte des expériences faites jusqu'en 1945. Donc une *révision* des méthodes et prescriptions d'exécution dans un cadre, en principe, conservé.

D'autre part le *Front*, décidé à moderniser nos moyens de combat, en adoptant au maximum les procédés nouveaux utilisés par les belligérants. Là les problèmes à aborder étaient plus divers et complexes et les solutions possibles n'allaient se révéler que progressivement parce qu'il faudrait tenir compte: des effectifs, des conséquences pour l'instruction, du financement, des priorités et des délais qui en résulteraient.

Il était, en outre, évident que les « *Arrières* » seraient, successivement, touchés par les innovations envisagées puis décidées dans le domaine des moyens matériels de combat et de l'équipement des troupes et qu'il s'agirait, pour eux, d'aboutir à une solution adaptée à la future organisation de l'armée.

Tout cela explique comment et pourquoi la révision des « Instructions pour le ravitaillement et l'évacuation », qui aurait pu être mise en vigueur en 1949-1950, n'a jamais vu le jour.

Sitôt que l'OT 51 a pris, en projet, sa forme définitive, il a fallu remettre en chantier tout le problème des « *Arrières* », en tenant compte de nouveaux éléments, qui n'obligeaient d'ailleurs pas à changer les conceptions de base de 1938. En effet, l'OT 51 ne modifiait pas sensiblement la structure et l'articulation de l'armée qui demeuraient celles de 1945 après la fin du service actif. Elle marquait une amélioration, quantitative mais surtout qualitative, des moyens, dont les conséquences allaient se manifester pour les « *Arrières* ». Un décalage dans le temps allait se créer, les études à entreprendre par ces derniers exigeant des délais prolongés, la division inévitable du travail imposant le processus suivant:

a) Fixation de directives générales, avec accord, à leur sujet, des autorités militaires supérieures.

b) Etude, par chaque Service intéressé, de ses propres problèmes et élaboration du chapitre le concernant particulièrement.

c) Rédaction d'un projet définitif complet à soumettre de nouveau à tous les intéressés.

d) Mise au net du texte final, soumis par le chef de l'état-major général à la Commission de défense nationale pour examen et décision. Corrections éventuelles.

e) Emission par le chef du DMF, traductions, impression, distribution.

Finalement les « Instructions pour le ravitaillement et l'évacuation » ont été signées le 2 mars 1955, avec entrée en vigueur le 1er juin 1955. Comme elles sont, pratiquement, demeurées valables jusqu'à fin 1961, elles sont aussi beaucoup mieux connues de nos officiers et on peut, à leur sujet, se limiter à des considérations et remarques plus succinctes.

Les *Services arrières*, cités dans l'ordre officiel, étaient les suivants: Service des munitions — de santé — ABC — des subsistances — auto — matériel — parc du génie — vétérinaire — train — poste de campagne, autrement dit quatre nouvelles spécialités venaient s'ajouter à un appareil devenant ainsi encore plus complexe: ABC — matériel — parc du génie et poste de campagne.

Des *EM et formations nouvelles* faisaient leur apparition, soit qu'elles s'ajoutent aux anciennes, soit qu'elles les remplacent:

— Au *Service des munitions:* des *groupes de magasins de munitions* et des *compagnies de munition.* Les anciennes compagnies de parc disparaissaient.

— Au *Service de santé:* des *magasins de matériel sanitaire* et des *formations de transport spécialisées* avec utilisation possible d'une partie des véhicules PTT. Les lazarets de campagne devenaient des *hôpitaux de campagne*, et la notion apparaissait d'*hôpitaux territoriaux*, installations civiles dans lesquelles l'armée pouvait disposer d'une partie de la capacité d'hospitalisation.

— Le *Service ABC*, pour sa première apparition, consistait en *spécialistes dans les EM, sections ABC* dans les groupes

sanitaires, et en *laboratoires fixes* d'armée et des régions fortifiées.

— Au *Service des subsistances* étaient nouveaux des *compagnies* et *détachements SC* chargés de l'exploitation des installations d'armée.

— Le *Service automobile* prenait naturellement un développement appréciable avec, à l'armée, l'ancien *Parc-auto* et des *groupes de réparation pour véhicules à moteur* subordonnés, tandis que les divisions possédaient leur *compagnie de carburants* et leur *compagnie de réparation pour véhicules à moteur*.

— Le *Service du matériel* nouvellement créé, possédait des *bataillons de matériel*, comportant des *compagnies de ravitaillement*, des *compagnies de réparation* et des *compagnies panachées* exploitant les installations de l'armée, tandis que les divisions et les brigades de montagne avaient leur *compagnie mobile de matériel*.

— Le *Service du parc du génie*, également nouveau, disposait de *groupes*, de *compagnies* et de *détachements SC de parc du génie* desservant un appareil de dépôts de matériel du génie et de construction en principe installé de façon fixe.

— Le *Service vétérinaire* possédait des *groupes vétérinaires* (CA) et des *compagnies vétérinaires* aux divisions et brigades de montagne. L'ancien Poste de ralliement de chevaux disparaissait.

— La *Poste de campagne*, tout en utilisant essentiellement l'appareil civil, recevait des formations militaires organiques: les *postes de campagne* aux divisions et brigades, donc mobiles, et les *postes de campagne collectrices*, fixes et relevant du service territorial.

Parmi les organes de commandement à l'échelon de l'armée, étaient nouvellement créés:

— Des *commandements de transport* (4) centres régulateurs de transports, et

— Des *commandements de routes* (8 avec chacun une compagnie de police de route) chargés de la circulation.

* * *

Le *fonctionnement des « Arrières »*, dans le cadre de l'OT 51, introduisait un certain nombre de notions nouvelles avec leurs conséquences dans plusieurs domaines.

En effet les « *Arrières* » avaient hérité du service actif et plus particulièrement de sa phase du « Réduit national » une infrastructure concentrée, bien installée et protégée et au développement de laquelle on a intensément travaillé, en tous cas jusqu'en 1950.

D'autre part, sur le plan opératif, la notion de Réduit avait perdu toute popularité. Tous les progrès qu'on tendait à réaliser (augmentation de la DCA, motorisation de l'artillerie, nouveaux blindés, véhicules tout terrain à la troupe) avaient pour but de rendre possibles des opérations sur le Plateau et même dans la zone frontière. Un autre effet de cette modernisation devait être d'accélérer, de façon générale, les mouvements des divisions et brigades (légères surtout), de permettre des délais d'engagement plus courts, autrement dit d'imposer aux « *Arrières* » un rythme d'action plus rapide. Mais, par ailleurs, l'augmentation de la diversité et des quantités à ravitailler auraient été des facteurs de complication et de ralentissement du fonctionnement de l'appareil.

Les arguments contradictoires ne manquaient pas et il faut rendre, à ceux qui, à l'époque, ont dû rechercher des solutions viables, un hommage d'autant plus mérité que chez leurs partenaires « Front » ne se trouvait qu'une bien modeste minorité ayant eu l'occasion de reconnaître le bien-fondé de la constatation d'Eisenhower que « *la logistique influence toutes les opérations, et décide souvent de leur réussite* » (ou de leur échec).

Il y avait contradiction entre:

— L'ancien principe du « Service à domicile » et la distance augmentée entre le fournisseur installé dans le Réduit et le consommateur engagé dans tout le reste du territoire.
— L'utilisation maximale du chemin de fer comme moyen de transport à grosse capacité et la vulnérabilité accrue du réseau ferré.

— Le système basant le ravitaillement sur les demandes de la troupe, avec acheminement lent, et l'accélération générale des opérations créant des besoins à satisfaire dans des délais réduits.

— La multiplicité des étapes du ravitaillement (places de transit — d'échange — de ravitaillement — de distribution) avec fréquents transbordements (wagon — camion — véhicule hippo) et le besoin d'accélération générale de ce même ravitaillement.

— La multiplicité croissante des « spécialités » constituant les arrières et le souci de réduire autant que possible les complications pour la troupe dont le souci majeur doit rester orienté vers *l'avant.*

On pourrait allonger cette énumération, sans augmenter son poids; pour autant bien entendu qu'on ait bien voulu me suivre jusqu'ici!

Voyons plutôt comment les responsables des « Instructions » de 1955 ont résolu les problèmes posés.

D'abord, c'était en même temps le moins spectaculaire et le plus efficace, en plaçant en dehors de la zone centrale toutes les constructions et installations nouvelles que l'augmentation générale du matériel de guerre rendait nécessaires. Au début c'était encore timidement, et les territoires situés à l'ouest de la Sarine, le Jura et la Suisse orientale étaient encore taxés d'excentriques et trop exposés.

Dans la conception du fonctionnement des arrières, on a conservé le principe du « Service à domicile », du fournisseur qui transporte, mais on a dû le tronçonner. Il a fallu, pour cela, introduire les notions de *zone arrière* (ou territoriale) et de *zone des opérations.*

Dans la première c'est l'*armée*, fournisseur, qui transporte jusqu'à la limite arrière de la seconde où elle livre le ravitaillement à la grande unité, et ceci sur une *place de réception*, fixée par l'armée (possibilité de transbordement rail-route) mais organisée et exploitée par le CA ou la division intéressés.

De la place de réception, le ravitaillement est transporté par les soins et moyens de la division aux *places de ravitaillement*, dont elle fixe les emplacements, tandis que c'est la troupe intéressée qui les organise, les exploite et *vient y chercher* son ravitaillement. Il y a donc, par rapport à l'ancien système, suppression d'un organe (place de transit), et maintien du principe du service à domicile, jusqu'à la place de ravitaillement, mais par deux « transporteurs » différents.

Les volumes de transport augmentés, l'impossibilité d'utiliser en priorité le chemin de fer, la nécessité de pouvoir s'adapter rapidement à une situation changée sur le réseau des communications, ont amené à créer le poste de *Chef des transports de l'armée*, qui, à l'échelon supérieur, règle l'ensemble pour Front, Arrières et Territorial. Il dispose des formations de transport de l'armée (rail-route) et peut mettre à contribution celles des grandes unités.

Le ravitaillement peut être effectué non seulement en partant des demandes de la troupe, mais aussi, et c'est l'élément nouveau, d'après l'*appréciation des besoins* effectuée aux échelons supérieurs du commandement. Cela accélère alors notablement le rythme du ravitaillement, en présentant l'inconvénient mineur, parce que facile à corriger après coup, que les livraisons ne correspondent pas exactement aux besoins effectifs.

L'ancienne formule des « Services derrière le front » amenait un organe *unique* du commandement de l'armée à prendre les mesures nécessaires pour les livraisons à *toutes les places de transit*. Conserver le système avec l'augmentation du nombre des services et les risques toujours plus grands de mise hors de combat d'un grand état-major, devient une hypothèque trop lourde. Il faut décentraliser la direction en créant des « filiales » dirigées par l'organe central en temps normal mais capables, sans autre et sans que la « clientèle » ne s'en aperçoive, de reprendre les fonctions de leur « maison-mère » si les circonstances l'exigent. Cette idée a été réalisée par la prise des mesures suivantes:

— Création de « *Zones de base* » fixes, contenant chacune des moyens arrières de toutes les spécialités, donc une partie de l'ancien Réduit complétée par les régions adjacentes dans lesquelles des installations nouvelles existent déjà ou sont prévues.
— Création de « *Secteurs de ravitaillement* » à limites variables, mais devant inclure au moins une zone de base.
— Constitution de « *Commandements de ravitaillement* », états-majors comprenant des représentants de toutes les spécialités « arrières », gérants d'une zone de base et responsables du fonctionnement dans un secteur de ravitaillement. Directement subordonnés à l'armée, ils en reçoivent les ordres mais peuvent, en cas de rupture des liaisons, agir seuls. Ils deviennent alors propriétaires de tous leurs moyens.

* * *

A cette solution « 1955 » on doit reconnaître qu'elle avait conservé, autant que possible, ce qui avait fait ses preuves en pratique pendant le service actif. Elle tendait à améliorer les possibilités d'action des « Arrières » au profit d'une armée dont les exigences, dans ce domaine particulier, étaient en très forte augmentation. La direction demeurait centralisée, mais on avait senti la nécessité de pouvoir décentraliser. Par contre certains problèmes nouveaux n'avaient manifestement pas encore été « digérés »:

— Celui des *carburants* était résolu de façon bâtarde avec ravitaillement aux échelons inférieurs relevant du service-auto, alors que les bases, les fournisseurs, appartenaient au service du commissariat.
— Le Commandement de ravitaillement, installé dans sa zone de base fixe mais responsable d'un secteur de ravitaillement variable est une innovation, en théorie très simple et séduisante. Elle pourrait en pratique être source de frictions et implique, en tout cas, une dotation de l'échelon armée en moyens de transport adaptée au cas le plus défavorable: celui du secteur de ravitaillement très étendu.

— La remise en état du matériel, partagée entre le service du même nom et les organes du Parc-auto, ne recevait pas l'importance que l'augmentation générale des moyens techniques attribués à la troupe et surtout le degré de mécanisation atteint exigeaient déjà. L'existence, à la division et à la brigade de deux unités nouvelles: la compagnie mobile de matériel et celle de réparation pour véhicules à moteur, était une première étape, encore incomplète (pas de cp mob mat à la brigade légère) et d'une conception discutable. En effet, ces deux formations dont les activités étaient manifestement complémentaires, relevaient de deux «Services» différents, ce qui rendait leur collaboration problématique ou, en tous cas, compliquée. Citons un seul exemple: celui de la remise en état d'une grosse centrale radio atteinte, en même temps, dans sa partie transmission et dans son élément véhicule à moteur. Ni l'une ni l'autre des deux unités spécialisées n'étaient à même d'effectuer l'ensemble des réparations nécessaires. Il y avait bien le palliatif du panachage des deux formations, que la division ou brigade pouvait improviser, mais sans que cela change rien à leurs relations divergentes en direction du 3e échelon.

— La formation du personnel technique spécialisé, aussi bien à la troupe qu'aux autres échelons (armuriers, mécaniciens de multiples observances, etc.) était un problème dont on ose à peine évoquer aujourd'hui la solution: les mécaniciens-auto étaient instruits par le service de la motorisation; les mécaniciens pour matériel de transmission par l'arme du même nom; les mécaniciens pour machines du génie par cette arme, et tous les autres spécialistes de la réparation (sauf deux exceptions mineures: les selliers et les ordonnances d'officiers, formés par l'intendance du matériel de guerre) étaient instruits par le service technique militaire qui ne disposait, pour cela, que d'une organisation entièrement improvisée. Mais c'était aux arsenaux d'une part et aux parc-auto d'autre part qu'incombait en temps

de paix l'entretien courant et la réparation de la totalité du matériel de guerre entreposé dans leurs locaux. On avait ainsi ce paradoxe que les organes chargés d'apprécier et d'effectuer l'entretien et les réparations n'étaient pas ceux qui formaient les spécialistes dont l'armée mobilisée et engagée aurait ensuite un besoin dont le poids irait constamment en augmentant. Cette tâche essentielle incombait au service chargé des fabrications et des achats de matétériel, alors que, dans l'industrie lourde, il est exceptionnel de constater l'existence d'organes consacrés à la réparation des produits fabriqués et mis sur le marché.

— Les zones de base et les secteurs (variables) de ravitaillement ne recouvraient pas, en principe, la totalité du territoire. Il restait donc des « trous » plus ou moins étendus dans lesquels la densité d'occupation, en général faible, n'était cependant pas nulle. Il y avait donc, au point de vue «arrières», des enfants perdus dont la situation ne pouvait pas être considérée comme réglée en les subordonnant, pour ravitaillement et évacuation, directement à l'armée.

— Les commandements de ravitaillement (5), ceux de transports (4) et ceux de route (8) étaient des organes relevant directement du commandement de l'armée dont ils recevaient les ordres. Par contre, et surtout pour les premiers, leur situation et leurs relations avec leur « clientèle »: les corps d'armée, divisions et brigades, n'étaient pas réglées de façon nette. L'idée des « Instructions 1955 » était que le commandement de ravitaillement *dirigeait* les opérations arrières dans son secteur. La différence de grade entre son commandant (colonel EMG) et ceux de ses « clients » n'avait — on le comprend — pas permis d'oser utiliser le terme d'*ordres* à émettre par lui. On restait dans le vague, et dans une situation dont les inconvénients s'étaient déjà dévoilés lors de quelques exercices, mais qui se seraient prouvés beaucoup plus graves en cas de fonctionnement de l'appareil complet.

* * *

Ces quelques exemples — on pourrait en ajouter d'autres — font comprendre qu'à peine émises les « Instructions pour le ravitaillement et l'évacuation 1955 » aient amené les responsables à les repenser, mais en reprenant le problème à sa base.

S'est alors introduite une phase, fort peu connue, mais qui mérite d'être évoquée, au moins dans ses lignes essentielles. Entre 1956 et 1959 une solution complète du problème des « *Arrières* » a été étudiée et poussée jusqu'à l'élaboration d'un document nouveau, qui aurait pu être les « Instructions pour les arrières 1959 », mais qui n'a jamais dépassé le stade d'un projet dit définitif. On peut caractériser comme suit cette solution qui innovait dans plusieurs domaines:

— La base « arrière » de l'armée doit se présenter sous la forme d'une infrastructure installée et largement *décentralisée.*

— C'est le *3e échelon arrière*, présent sur tout le territoire, et divisé en 8 commandements de ravitaillement dont les secteurs sont fixes.

— Le principe de fonctionnement de cet appareil est le « Service à domicile », le fournisseur effectuant les transports (ravitaillements et évacuations) le plus loin possible, c'est-à-dire jusqu'aux places de ravitaillement, multiples dans l'intérieur de la division.

— L'application de ce principe exige que la masse principale des moyens de transport soit à l'échelon armée (rail et route) et attribuée aux commandements de ravitaillement.

— Il en résulte que le 2e échelon (moyens arrières et transports de la grande unité) peut être sinon complètement supprimé, du moins considérablement réduit.

— Le commandement de ravitaillement, « filiale » de l'armée, reçoit d'elle des ordres et *donne les siens* aux CA, divisions et brigades.

— Le sous-chef arrière est, en même temps, chef des transports de l'armée.

— Le service du matériel, considérablement développé aux 1er et 3e échelons, devient complet, le véhicule à moteur et l'engin mécanique faisant partie du matériel de corps. La réparation est sous une direction unique, à tous les échelons.
— La réorganisation des arrières est placée en première urgence, et doit se réaliser dans un délai de trois ans, le cas échéant indépendamment d'une réforme de l'armée dont on commence à parler. C'est là une décision de la CDN de 1957.

Des différentes mesures d'exécution nécessaires certaines sont déjà ordonnées et réalisées en 1958 et 1959. Citons:

— Le regroupement du Service des carburants qui relève dès lors exclusivement du Commissariat central des guerres.
— La réorganisation du Service vétérinaire, où le 2e échelon disparaît et où les nouveaux *Groupes vétérinaires* sont des formations d'armée (3e échelon).
— La mise sur pied d'une organisation complète de formations SC du Service militaire des chemins de fer, pour l'entretien et la remise en état des ponts, voies et lignes de contact.
— La subordination administrative et militaire des Parcs-auto et de leur direction au chef de l'Intendance du matériel de guerre, mesure considérée, à l'époque, comme devant amorcer une fusion des deux grands organes existants. Elle s'est limitée à une première étape, mais a permis, au moins, d'étudier une réorganisation fondamentale du *Service de réparation* compris dans celui du *matériel.*

* * *

Telle était la situation vers la fin de 1959, alors que les études et discussions à propos de la réorganisation générale de l'armée, après bien des vicissitudes sur lesquelles il est superflu de revenir, prenaient une forme qui pourrait devenir définitive. On voyait se dessiner:

— Une doctrine d'engagement de l'armée.

— Une diminution de dix ans de la durée des obligations militaires avec de nouvelles classes d'âge.
— Une structure entièrement différente de l'ordre de bataille.
— Un degré de mécanisation des moyens en net accroissement.

Il était évident que malgré l'urgence prioritaire décidée en 1957 et les réalisations déjà en cours, la réorganisation des arrières n'allait pas pouvoir ignorer ces facteurs essentiels.

Il s'agissait, d'abord, de déterminer lesquelles des idées de base adoptées allaient se trouver en contradiction avec les principes de la réforme générale de l'armée. Il y aurait, pour les « Arrières », des changements inévitables, à étudier avec toutes leurs conséquences. Cela fait, il s'agirait de voir comment et dans quelle mesure la conception nouvelle et adoptée des « Arrières » pourrait être conservée, ce qu'elle méritait incontestablement.

Le premier facteur entrant en considération, c'était la volonté nettement exprimée par les Autorités militaires supérieures de mettre l'accent sur la mobilité, tactique et opérative, des CA et divisions. Il en résultait une répartition des moyens de transport routiers dont la masse principale allait à ces grandes unités, tandis que le commandement de l'armée et les brigades sédentaires se trouvaient, ipso facto, réduites à la portion — très — congrue. Il n'était plus question de faire des Commandements de ravitaillement de puissantes entreprises de distribution et de transports. En même temps le système du service à domicile devenait illusoire. Il fallait le remplacer par la formule, rendue possible par la dotation large en moyens organiques, du consommateur qui effectue lui-même ses transports de ravitaillement et d'évacuation, tandis que le fournisseur *installé* tient à disposition ce dont la troupe a besoin et prend en charge ce dont elle veut s'alléger. Autre conséquence immédiate, il n'était plus question de supprimer le 2e échelon mais, bien au contraire, de le développer et de lui donner les moyens de remplir son double rôle de *pont* entre le fournisseur et le consommateur, ainsi que

de *distributeur* des ravitaillements et de *collecteur* des évacuations à l'intérieur de la division.

Un autre élément était que la réforme de l'armée allait, vu sous l'angle particulier des « Arrières », créer deux catégories de consommateurs: les « mobiles » (CA et divisions) capables d'effectuer eux-mêmes leurs transports de *soutien* (ravitaillement + évacuation + remise en état) et les « sédentaires » (brigades de combat, troupes d'armée installées) pour lesquels, faute de moyens de transports organiques, ce procédé ne serait applicable que dans des limites étroites, voire même exclu. L'appareil du soutien (le terme d'« arrière » perdant sa signification en même temps que celui de « front ») allait, à première vue du moins, devoir envisager des techniques de fonctionnement différenciées pour ses deux genres de clientèle.

Enfin, si la volonté de pouvoir effectuer des opérations importantes sur la totalité du territoire, zone frontière y comprise, venait confirmer le principe de la décentralisation de l'infrastructure installée, cela allait avoir pour conséquence que le « soutien » devrait être présent partout, autrement dit retrouverait partout aussi cette autre organisation également omniprésente qu'est le *service territorial*. Ces deux éléments, soutien et territorial, auraient forcément des rapports et agiraient les deux au profit de l'armée. Il fallait orienter d'emblée ces activités dans le sens de la collaboration et non pas dans celui de la concurrence.

A citer encore, mais comme un facteur d'importance moins essentielle: le Service de santé voyait couronner des efforts déjà anciens et cessait de faire partie des services du soutien pour être placé sur pied d'égalité avec le génie et les transmissions. Si, sur le moment, certains milieux « bleus » ont interprété ce changement comme une séparation totale des « arrières », il a bientôt fallu constater que le service de santé devait demeurer bénéficiaire de nombreux éléments de l'infrastructure installée du soutien et qu'il devrait maintenir avec elle des contacts indispensables pour lui.

* * *

En tenant compte des changements que venaient imposer les facteurs évoqués plus haut, on pouvait constater, toutefois:

— Que le principe de la décentralisation de l'appareil du 3e échelon du soutien était pleinement confirmé. Il s'agirait même d'aller plus loin encore, mais en tenant compte de considérations opératives quant aux emplacements à choisir pour des installations nouvelles.
— Que cette base de soutien demeurait un instrument d'*armée*, le commandement supérieur devant conserver la possibilité de conduire le soutien tout comme il le fait pour les opérations.
— Que, de toute façon, une décentralisation de la direction du soutien était nécessaire et justifiait l'existence d'un échelon intermédiaire (l'ancien Commandement de ravitaillement) qui serait, pour le consommateur, le fournisseur installé. Cet échelon intermédiaire aurait plusieurs rôles à jouer: d'abord celui d'exécutant du soutien vis-à-vis des troupes; ensuite celui de *gérant* des biens et ressources se trouvant dans son secteur; enfin celui de *filiale* de l'armée, capable d'en reprendre les attributions et compétences en devenant alors *propriétaire* de tout ce qu'elle gérait auparavant.

On peut donc, sans exagérer, affirmer qu'à part l'abandon. du système du « service à domicile », l'essentiel de la conception nouvelle du soutien pouvait être conservé dans ce qu'elle avait de plus original et innovateur.

Les objectifs à atteindre finalement étaient: d'une part l'organisation des formations et moyens du soutien aux 3 échelons et d'autre part les documents officiels qui en régleraient l'engagement et fourniraient les bases nécessaires à l'instruction. Pour la première, qui serait partie intégrante de la nouvelle OT en préparation, les délais généraux devaient être respectés tandis que, pour les documents, ce n'était pas obligatoirement le cas. Mais auparavant quelques autres problèmes devaient encore recevoir une solution.

Le développement de l'infrastructure. Il était clair que tout ce qui existait en fait d'installations fixes devait continuer à

être utilisé. Mais des besoins nouveaux considérables allaient se créer par l'augmentation des moyens matériels que les troupes allaient recevoir au fur et à mesure de la réalisation des programmes successifs d'armement (1961-1965). Pour les emplacements à choisir il faudrait, en même temps: tenir compte des possibilités et des conditions d'engagement; respecter les servitudes d'une administration du temps de paix rationnelle; demeurer dans le cadre des disponibilités financières et finalement pouvoir loger le nouveau matériel au moment de sa livraison. En tenant compte du décalage dans le temps, chronique et inévitable, qui caractérise les constructions par rapport aux fournitures d'armement et de matériel, les résultats obtenus, au cours des six dernières années, permettent d'affirmer que l'infrastructure décidée est réalisée (il existe encore certains « trous » localisés, mais ils sont connus et leur disparition bénéficie de la première urgence).

Les « filiales » de l'armée, autrement dit les organes d'exécution du soutien. En supprimant, à fin 1961, les 4 zones territoriales et les 8 commandements de ravitaillement et en créant, à leur place, les 6 secteurs fixes des *brigades territoriales*, on a trouvé une solution dont, au moins en ce qui concerne le soutien, les expériences des années écoulées prouvent l'absolu bien-fondé. La présence, dans un seul organe de commandement (l'EM br ter), de représentants qualifiés de tous les ressorts du soutien et du territorial, permet une collaboration horizontale immédiate parfaitement efficace. Le seul point faible, qui existait à la création des brigades territoriales et qui demeure encore, c'était l'impossibilité de procéder, en même temps, à la réorganisation du soutien (faisant partie intégrante de l'OT 61) et à celle du service territorial dont la nécessité était pourtant déjà reconnue. On aurait pu forcer et compléter l'opération, au prix d'une période prolongée de désorganisation relative de l'armée tout entière. Les expériences faites et surtout les facteurs nouveaux qui sont intervenus entre-temps prouvent que la décision prise alors était raisonnable.

Les formations divisionnaires de soutien (2e échelon). En procédant au groupement des organes dont l'activité essentielle consiste dans le ravitaillement de biens de *consommation* (vivres, fourrages, carburants, munition) on a obtenu le *bataillon de ravitaillement*, un complexe en apparence hétérogène mais dont l'action d'ensemble est, en fait, à sens unique. D'autre part le *bataillon de matériel*, à deux ou plusieurs compagnies, est essentiellement un organe de *réparation*, mais où le ravitaillement s'effectue en procédant autant que possible par échanges.

Cette solution entièrement nouvelle a représenté, pour la division, une augmentation et une amélioration notables de ses moyens de soutien. Son autonomie, de vie et d'engagement, s'en est trouvée accrue de façon appréciable. Il est devenu, pour elle, possible de constituer ses deux secteurs de soutien, sécurité nécessaire en dispositif anti-atomique.

L'instruction du personnel spécialisé du soutien. A une seule exception — l'entretien et la réparation dans l'aviation — tout a été réuni dans un seul service: celui des transports et troupes de réparation, qui instruisait déjà les mécaniciens pour véhicules à moteur. Il s'est donc agi uniquement d'élargir et de développer un appareil normal d'instruction existant, tandis qu'il aurait fallu le créer, de toutes pièces, si on avait voulu — solution d'ailleurs concevable — l'ajouter à l'Intendance du matériel de guerre. On a ainsi retrouvé le parallélisme classique avec les troupes combattantes où l'« arme » instruit initialement du personnel que la division reçoit et dont elle assure le maintien en forme par les services périodiques dont elle est alors responsable.

Le groupement, déjà cité, des services de ravitaillement dans un bataillon divisionnaire y a introduit la compagnie de munition. Autrement dit le *Service des munitions*, organe d'engagement, se trouve relever du Commissariat (avec les vivres, fourrages et carburants) tandis que l'organe d'administration, en temps de paix, ne saurait être que l'arsenal, donc l'Intendance du matériel de guerre. Elle remet, à la

mobilisation, le secteur « munition » complet à l'organisation avec troupe qui existe alors et peut reprendre magasins et dépôts, contenant et contenu. L'acceptation de cette formule a été parfois pénible dans les milieux des officiers du service des munitions. Ce cap paraît aujourd'hui franchi. Un avantage net est en tous cas à relever: jusqu'en 1962 le chef de l'Intendance du matériel de guerre avait deux subordonnés directs: le chef du service du matériel et celui du service des munitions. Sa situation, entre eux et son supérieur direct, le sous-chef arrière, était fort peu confortable. Aujourd'hui la réunion, sous ses ordres, de tout ce qui est matériel et réparation représente une tâche largement suffisante et homogène.

Ces questions ont dû être étudiées et résolues à temps pour que l'organisation du soutien puisse faire partie de l'OT 61 soumise au Parlement, avec décision en décembre 1960 et entrée en vigueur au 1er janvier 1962.

* * *

Restait le dernier gros morceau: l'élaboration des documents officiels destinés à régler le fonctionnement de l'appareil du soutien. Le résultat est connu: ce sont les 3 règlements, mentionnés au début de cet article, qui sont entrés en vigueur, respectivement au 1er octobre 1966 pour les « IGS », au 1er octobre 1967 pour les « IST » et, selon toute vraisemblance, dans le courant de 1968 pour le troisième (Secteurs de soutien).

On peut s'étonner que des délais aussi longs (6, 7 et 8 ans) aient été nécessaires alors que les résultats de nombreux travaux préliminaires étaient à disposition. Ce serait d'autant plus justifié que, depuis l'entrée en vigueur de l'OT 61, soit depuis le 1er janvier 1962 on se trouvait, en ce qui concerne les « Arrières » (c'était encore leur nom) dans une situation qui, lorsqu'on l'évoque aujourd'hui, donne des frissons rétrospectifs: nous avions un règlement, les « Instructions de 1955 » inapplicable dans le cadre de l'OT 61, car ni la conception, ni l'organisation, ni la terminologie ne correspondaient plus aux conditions nouvelles. Si, dans le cercle restreint de ceux qui

avaient préparé l'OT 61, les questions relatives au soutien étaient éclaircies, par contre, dans les grands état-majors, et à la troupe, on vivait et on pensait, à ce point de vue, dans un passé rigoureusement révolu. En particulier les EM des brigades territoriales, pièce maîtresse du nouveau système, et les formations de soutien du 3e échelon, presque toutes constituées au 1er janvier 1962, manquaient de toutes bases valables de travail.

Il faut ici rendre un hommage mérité au chef de l'état-major général alors en fonctions qui, immédiatement après le vote des Chambres de décembre 1960, a pris les décisions suivantes:

— La doctrine du soutien et son mode de fonctionnement sont à introduire, *dès 1961*, dans les programmes d'instruction des cours EMG, de l'EC III-A et du Cours pour les services de l'arrière (devenu depuis EC III-C).
— On utilisera, pour cela, une documentation provisoire, en soulignant expressément qu'elle n'a pas encore reçu la sanction officielle.
— On mettra immédiatement en travail les futurs règlements nécessaires.

On utilisait ainsi la méthode d'infiltration qui présentait deux points faibles évidents: d'abord, les officiers (EMG et chefs de service) qu'on instruisait selon le nouvel évangile du soutien allaient arriver au compte-goutte et comme débutants dans des grands états-majors où tous les anciens, donc la majorité, étaient disposés plutôt à critiquer ces quelques néophytes qu'à se laisser convaincre par eux. (Sur ce point l'appui rapidement assuré des commandants a rendu de signalés services). Ensuite, à la troupe, l'infiltration ne jouait aucun rôle, faute d'« infiltrants ».

A ceci, noté en passant, venait s'ajouter qu'en 1961 ont été introduites les nouvelles signatures officielles!

Pour ce qui concerne les documents à élaborer, un facteur imprévu allait jouer un rôle retardateur, d'ailleurs absolument justifié: l'OT 61 n'exigeait pas seulement de nouveaux règlements pour le soutien, mais aussi une nouvelle « Conduite des

troupes » et il a été, d'emblée, décidé que la coordination étroite des dispositions, des terminologies et des rédactions entre les deux textes devait être une règle absolue.

La « Conduite des troupes » posait des problèmes plus nombreux et plus complexes que les règlements sur le soutien et son élaboration allait se faire à un rythme beaucoup plus lent. Par ailleurs, au début de 1962, les nouveaux EM des brigades territoriales avaient eu des exercices placés, sur décision de la CDN, sous la direction unique du sous-chef arrière et territorial. Ils avaient permis de décaler de nombreux cas encore à étudier. Enfin la décision prise de diviser la « Conduite des troupes » en deux parties a été, naturellement, appliquée aussi dans le domaine du soutien, prolongeant, dans les deux secteurs, les délais de rédaction.

C'était aussi le moment où on commençait à parler de défense « totale » et le grand exercice de 1963, où la notion était introduite, allait soulever de nouveaux problèmes, tandis qu'il en placerait d'autres, déjà connus, sous un jour bien différent.

La conjugaison de tous ces facteurs a eu, finalement, pour résultat que c'est au printemps 1966 seulement que la CDN a adopté les nouvelles « IGS », qui sont entrées en vigueur le 1er octobre de la même année. Le deuxième règlement, réglant l'application du premier aux échelons inférieurs a, naturellement, demandé moins de temps et a pu être mis en vigueur exactement un an plus tard.

* * *

J'ai dit, au début de cette première partie, qu'elle serait consacrée à la situation actuelle, ce qu'il faut comprendre comme le début de 1968. Cela expliquera pourquoi certains sujets et objets n'ont pas été abordés jusqu'ici: ils figurent parmi les problèmes permanents ou encore en suspens auxquels est réservée la deuxième partie de cet article. Elle ne pourra forcément pas être aussi concrète et simplement descriptive que celle qui la précède.

(à suivre) Colonel-divisionnaire SCHENK