

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 86 (1944)  
**Heft:** 10

**Artikel:** La motorisation de l'armée après la guerre  
**Autor:** Moser, E. / Lecomte  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-650353>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.03.2025

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

## La motorisation de l'armée après la guerre

par le capitaine E. MOSER, Berne.

---

Après cette guerre, les Etats tiendront certainement à maintenir et à perfectionner leurs armées. Cette guerre ayant fait voir que le moteur a transformé les méthodes de combat, on vouera une attention toute spéciale à son utilisation par les armées. Nous assisterons à une motorisation systématique de l'économie nationale et des armées, sur une grande échelle et sur la base des expériences actuelles. En ce qui concerne les armées, il s'agira surtout des domaines ci-après :

1. Les formations de transport ;
2. Les troupes de combat motorisées ;
3. Les troupes de combat mécanisées ;
4. L'aviation.

Les considérations qui suivent concernent avant tout les camions, voitures, tracteurs et motocyclettes d'un usage courant.

La motorisation d'une armée est fonction de l'espace vital du peuple et de la capacité industrielle du pays. Ces deux facteurs sont la base de la motorisation maximum. Le développement de l'industrie favorise celui des agglomérations. Il se forme des grandes villes et des centres d'industrie où se concentre le trafic automobile.

Il peut ainsi arriver qu'un pays soit saturé de véhicules automobiles, par manque de la place nécessaire. En effet, le trafic automobile sera naturellement le plus fort là où le plus de personnes exercent une activité industrielle et commer-

ciale. La circulation dans les villes, surtout dans les grandes villes, se ralentira à mesure que plus de véhicules automobiles utiliseront les rues. Une circulation rapide n'est plus possible ; on ne peut plus simplement mettre les gaz au départ et marcher sans interruption. A chaque instant, on rencontre des obstacles qui forcent à couper les gaz et à freiner, donc à ralentir et accélérer ensuite, parfois à changer de vitesse. A tout moment, on se trouve devant le feu rouge d'un signal, on doit arrêter, puis remettre en marche après plusieurs secondes d'arrêt. La traversée d'une grande ville est une alternance continue de ralentissement, allant souvent jusqu'à l'arrêt, et d'accélération.

Tout véhicule automobile en marche prend une certaine place sur la rue ou route. La distance minimum d'un véhicule à l'autre doit être d'environ une longueur. Les deux véhicules se partagent cette distance devant et derrière. En outre, chaque véhicule a besoin d'une certaine largeur environ, double de la sienne propre. La surface dont le véhicule a besoin dans la rue joue un grand rôle dans la capacité de circulation d'une ville. Il faut, en outre, tenir compte des véhicules garés ou arrêtés ; ceux-ci exigent aussi une certaine surface dans les rues et dans les places de parc, ce qui influence aussi la capacité automobile de la ville. Si l'espace libre devant, derrière et à côté des véhicules en marche diminue, la vitesse diminue également pour aboutir à une succession d'arrêts et de remises en marche. L'usure des véhicules et la dépense en carburants et lubrifiants augmentent fortement. Le point de saturation de la circulation automobile est atteint. Il l'était déjà, ou à peu près dans les grandes villes, comme New-York, Londres et Paris. La circulation est victime de l'accumulation de la masse et le gain de temps résultant de la mobilité de l'automobile est annulé.

Le constructeur de route et le spécialiste de la circulation doivent résoudre ce problème par l'aménagement des routes et rues, des croisements et des places. A l'avenir, la construc-

tion des routes ne doit pas être conçue d'une façon mesquine, car la largeur de voie et le réseau routier d'un pays sont en rapport direct avec la capacité de circulation et de production automobile. Plus l'espace vital d'une nation populeuse est restreint, plus vite la saturation interviendra.

Dans les considérations ci-dessus, on n'a pas tenu compte des entraves provenant de dispositions légales. *Il résulte de ce qui a été dit ci-dessus que la motorisation d'une armée doit être précédée d'une estimation de la capacité.*

Au point de vue militaire, c'est le camion automobile qui occupe la première place. Son développement dépend du trafic marchandises et des prescriptions légales. Les différentes catégories résultent de l'emploi du camion dans le trafic à grande et à courte distance. L'espace disponible y joue le rôle essentiel. Pour un pays comme la Suisse, petit, montagneux et fortement peuplé, l'automobile, tout particulièrement le camion, est le moyen de circulation idéal. Les lois actuellement en vigueur répartissent le trafic à l'avantage du chemin de fer, sont trop étroites et trop mesquines. En conséquence, le parc automobile est restreint et la motorisation maintenue à un degré inférieur. Il ne faut pas que le progrès et la motorisation de l'armée soient entravés par des prescriptions limitant l'emploi de moyens de circulation rationnels et économiques. Cela serait directement contraire aux efforts tendant à constituer une économie publique saine et à créer des occasions de travail. On fera donc bien de reviser les lois concernant le trafic ferroviaire et automobile et d'éliminer des chemins de fer secondaires sans rendement. Pour l'organisation de la circulation automobile en temps de paix, seuls l'intérêt général et la mobilisation de l'armée doivent entrer en ligne de compte, et non l'intérêt particulier de tel ou tel groupement. Les possibilités de circulation sont les conditions primordiales de la prospérité du pays et de la motorisation de l'armée.

Nous ne voulons pas manquer de parler du tracteur. C'est le seul véhicule automobile, en dehors des modèles spéciaux,

qui ne soit pas absolument lié à la route. Il peut donc s'employer avec avantage dans l'agriculture, à la condition cependant que les champs soient assez grands pour justifier son emploi. Il lui faut, par exemple, des champs longs pour éviter des virages trop fréquents ; les virages du tracteur et des machines agricoles qu'il remorque font perdre beaucoup de temps et de place, et augmentent la dépense en carburants et lubrifiants. Tout cela se traduit par une perte d'argent. Il est donc nécessaire de calculer le rendement des terrains sur de nouvelles bases. Il ne faut pas que, pour se tirer d'affaire, le paysan remplace son cheval par un tracteur fait avec de la vieille ferraille. De cette façon, non seulement il n'aide pas à la motorisation de l'armée, mais au contraire. L'armée y perd un cheval et ne peut pas utiliser le tracteur de mauvaise qualité. Une instance de contrôle ou de conseil devrait être instituée pour résoudre des questions de ce genre. L'introduction du tracteur dans l'agriculture doit se faire d'après un plan sérieusement établi, tout comme pour le camion automobile dans le trafic marchandises sur route.

Il y a lieu de mentionner aussi la remorque pour camions automobiles. C'est un véhicule économique, qui permet un travail rationnel et augmente le volume de transport. La législation ne doit pas entraver son développement, car il est aussi important pour l'armée que les autres véhicules.

La motocyclette, prenant peu de place, a pu être négligée dans les considérations ci-dessus. Elle est cependant extrêmement utile à l'armée et l'on doit favoriser fortement le développement de son emploi.

En résumé, on peut dire que les véhicules automobiles et les remorques ne peuvent utiliser qu'une partie très restreinte de la surface d'un pays, c'est-à-dire les routes et rues. Il en résulte que leur mode d'emploi et leur nombre sont soumis à des lois très strictes. Le tracteur, par contre, a plus de liberté de mouvement.

Du point de vue espace et véhicules automobile, on peut

comprendre la nécessité d'une évaluation de la capacité préalable à la motorisation de l'armée. La direction de l'armée doit donc s'intéresser vivement à la motorisation future de la circulation, pour pouvoir baser sur elle le plan de la motorisation de l'armée. Toute motorisation doit servir deux buts, d'une part l'économie publique, de l'autre l'armée ; le degré de motorisation de cette dernière dépend largement de la motorisation de l'autre.

Cela met au premier plan la question de la normalisation des modèles de véhicules automobiles. La motorisation de l'armée exige une limitation du nombre des modèles ; un trop grand nombre est inadmissible dans l'armée et très gênant dans le trafic civil. Il y aurait donc lieu de classer les véhicules automobiles en tenant compte de leurs possibilités d'utilisation tant dans l'économie civile que dans l'armée. La normalisation des modèles provoque une grande simplification dans la fabrication des accessoires et le magasinage des pièces de rechange. A leur tour, ces simplifications facilitent beaucoup l'instruction de la troupe.

En plus de la question des pièces de rechange, il y en a d'autres à résoudre : Production et stockage des carburants et lubrifiants, des pneus et des matières premières pour la fabrication. Il faudra décider quelle sorte de moteurs entre en ligne de compte pour les camions et les tracteurs : par exemple moteurs à benzine, ou moteurs Diesel, ou générateurs à gaz de bois. Le développement de ce dernier est, malgré ses inconvénients, dans l'intérêt de la mobilisation de l'armée. Les véhicules automobiles à gaz de bois constituent une réserve appréciable surtout s'ils sont aménagés de façon à pouvoir utiliser la benzine. En temps de paix, l'effectif de ces véhicules peut être maintenu en les utilisant dans les régions riches en bois et dans l'industrie du bois (scieries, entreprises de construction). Les carburants et lubrifiants (benzine, huile Diesel, huiles de graissage) doivent être stockés dans de grands dépôts, de même que les réserves de pneus et de matières premières.

En motorisant dans une large mesure le trafic civil et l'armée, on ne doit pas négliger les moyens éducatifs. Des courses d'essai et des épreuves en terrain varié, sur des bases militaires sont très utiles dans ce sens. Il faut développer chez la jeunesse l'intérêt pour la motorisation. La discipline de la circulation doit être augmentée par tous les moyens.

De tout ce qui précède ressort la nécessité de créer une instance centrale pour la motorisation de l'armée. Elle peut se concevoir sous la forme d'une « station militaire d'essais de motorisation ». Celle-ci serait divisée en plusieurs sections, par exemple pour la motorisation de l'armée et de l'économie, pour l'essai des matières premières et des modèles de véhicules et une école spéciale d'instruction pour les officiers et sous-officiers des troupes motorisées.

Le but de cet article n'était pas de traiter à fond tous les problèmes qui se posent, mais plutôt de fournir des indications sur la façon d'envisager la motorisation de l'armée dans l'après-guerre.

*Trad.* Colonel LECOMTE.

---