

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 77 (1932)
Heft: 11

Artikel: Le service des étapes de l'armée suisse
Autor: Eberle, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341472>

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: 12.01.2026

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :
 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.25
 3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT
 Prix du N° fr. 1.50

Pour l'Etranger :
 1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
 3 mois fr. 5.—

DIRECTION ET RÉDACTION :
 Major R. MASSON, Chemin du Grey, Lausanne. Tél. 32.217.

ADMINISTRATION, ABONNEMENT, VENTE :
 Av. de la Gare 23, Lausanne. Compte de chèques post. II.5209

ANNONCES : Agence de Publicité Gust. Amacker, Palud 3, Lausanne.

Le service des étapes de l'armée suisse.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

INTRODUCTION.

Le ravitaillement des armées en guerre a toujours été une tâche aussi compliquée qu'importante. Son bon fonctionnement est un facteur décisif du succès, et le contraire peut conduire au désastre. La campagne de Russie de Napoléon en est un exemple frappant. Plus près de nous, pendant la guerre mondiale, nous avons vu les Alliés faire des efforts gigantesques pour assurer le nécessaire à leurs armées, tandis que les Puissances centrales souffrirent d'une disette qui leur fut fatale.

En Suisse, l'organisation militaire de 1874 a introduit les services auxiliaires des transports et du ravitaillement. Inspiré au début dans une mesure peut-être trop large, des théories appliquées à l'étranger, notre service des étapes eut pour la première fois l'occasion d'entrer en action pendant le service actif de 1914 à 1918. Les conditions simplifiées d'une occupation des frontières nous permirent cependant de faire de

précieuses expériences et d'adapter notre organisation aux nécessités de notre défense nationale.

En raison du caractère purement défensif de notre armée, la liaison entre celle-ci et l'arrière est relativement simple, comparativement à ce qui fait règle à l'étranger. Nous ne pouvons néanmoins pas nous passer de *services auxiliaires spéciaux* pour *l'arrière* et les *transports*. Sans eux, l'armée serait désemparée. Les ordonnances du Conseil fédéral du 21 décembre 1931 sur l'organisation de l'état-major de l'armée, sur les services de l'arrière et des transports et sur le service territorial contiennent les nouvelles dispositions applicables aux services auxiliaires ; elles tiennent compte, dans une large mesure, des enseignements du service actif et des conditions particulières, tant militaires que géographiques et économiques, de notre pays. Le service territorial reste chargé, sous la direction du Département militaire fédéral, de l'administration militaire du pays, en vue de répondre aux besoins de la population et de l'armée ; il assume notamment la tâche de préparer les ravitaillements et de les remettre au groupe de l'arrière. On entend par les ravitaillements tout ce dont les troupes ont besoin, tant en subsistances qu'en matériel, munitions, etc.

L'état-major de l'armée comprend entre autres le *groupe des transports* et le *groupe de l'arrière*. Ce dernier reçoit les ravitaillements du service territorial et en prépare la remise aux troupes. Il dispose à cet effet des dépôts de troupes, de chevaux, de munitions, de subsistances et de matériel ainsi que des organisations assurant les évacuations. Le groupe des transports administre et règle les *transports militaires*. Il dispose à cet effet :

- du service des chemins de fer,
- du service des automobiles,
- du service des étapes,
- de la poste de campagne.

Les entreprises de chemin de fer et de navigation assurent l'exploitation pleine et ininterrompue de leurs lignes pour répondre aux besoins du trafic militaire et du trafic civil. Le service des automobiles est chargé de réquisitionner les véhi-

cules à moteur et de les mettre à la disposition de l'armée. La poste de campagne assure le service postal des troupes et sa liaison avec le service postal civil. Le *service des étapes* organise le ravitaillement et les évacuations entre les établissements de l'arrière et l'armée de campagne. Cette tâche est aussi vaste que délicate. Les transports d'hommes, de chevaux, de munitions, de subsistances et de matériel nécessitent de laborieux préparatifs. Contrairement au système adopté par les grandes puissances, nous ne divisons pas notre territoire en trois parties : zone d'armée, zone d'étape, zone de l'arrière. Il en résulte que nous ignorons la fameuse administration de la zone d'étape, bien connue à l'étranger. Mais c'est aussi pourquoi nous avons besoin d'une liaison pratique et sûre entre l'arrière et le front. Les distances à parcourir, de même que la grande diversité et l'ampleur des ravitaillements et des évacuations empêchent un trafic direct entre les troupes et l'arrière. Une campagne confirmerait promptement ce que l'occupation des frontières a suffi à démontrer : la nécessité absolue d'une organisation spéciale chargée du ravitaillement et des évacuations. L'ordonnance du Conseil fédéral, du 21 décembre 1931, sur les services de l'arrière et des transports, ainsi que le *règlement sur le service des étapes*, du 3 juin 1930 (qui n'existe pour le moment qu'en allemand) ont cherché à réorganiser notre service des étapes et à le mettre en mesure de remplir sa tâche dans toutes les situations.

I. LA TACHE DU SERVICE DES ÉTAPES.

Le service des étapes a pour tâche de ravitailler l'armée et de la débarrasser de ses impedimenta (évacuations). Il reçoit les ravitaillements du groupe de l'arrière auquel il remet également les évacuations. Il organise des bases d'étapes (têtes d'étapes) et en assure le fonctionnement. Pour ses transports, il utilise les lignes de chemin de fer et de bateaux ; à défaut, il organise des lignes routières d'étapes.

L'ampleur de la tâche du service des étapes peut varier considérablement selon la situation militaire. Dans le simple cas d'une occupation des frontières, les troupes peuvent

couvrir une bonne partie de leurs besoins au moyen des ressources locales. Il en est autrement en cas de guerre. La zone des armées devant être évacuée, tout ce dont les troupes ont besoin est à tirer de l'arrière. Il importe avant tout que le service des étapes soit en mesure de s'adapter rapidement à la situation ; aussi doit-il être organisé sur une base souple et mobile. Il doit pouvoir être mis en action dans son ensemble ou seulement partiellement, selon les circonstances, ce qui implique un fonctionnement indépendant de ces divers organes.

Le cas échéant, le service des étapes peut également être chargé, dans certaines régions, du ravitaillement de la population.

II. ORGANISATION DU SERVICE DES ÉTAPES.

A la tête du service des étapes se trouve le *chef du service des étapes* et son état-major.

Les *commandements de tête d'étapes* assurent le service des bases d'étapes, en particulier des têtes d'étapes ; ils comprennent chacun un commandant, son état-major et les détachements de troupes nécessaires.

3 *commandements de ligne d'étapes* sont chargée d'organiser des lignes routières d'étapes et d'en assurer le fonctionnement ; ils se composent du commandant et de son état-major ; des détachements de troupes et des hommes des services complémentaires leur sont attribués selon les besoins.

Le trafic militaire des gares principales est réglé par des *commandements de gare* comprenant un commandant de gare, des officiers adjoints et des détachements de troupes.

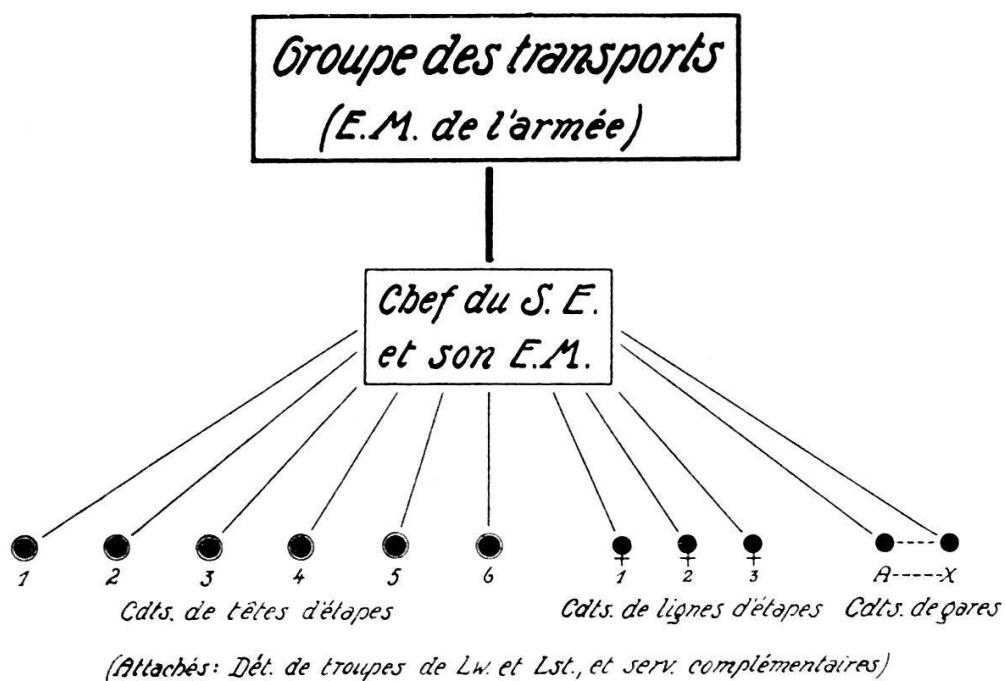
Des véhicules automobiles et du personnel auxiliaire sont attribués aux commandants et états-majors.

Au fur et à mesure des possibilités, les formations ci-après seront constituées pour le service des étapes :

3 états-majors de groupes de camions des étapes et
9 colonnes de camions des étapes,

4 états-majors de groupes de train des étapes et 12
colonnes de train des étapes (traction hippomobile).

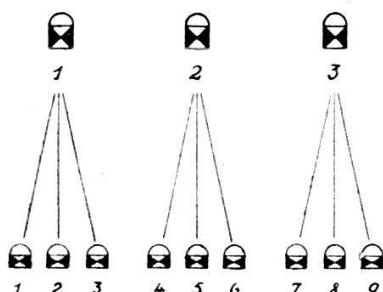
Organisation du service des étapes



Troupes du service des étapes

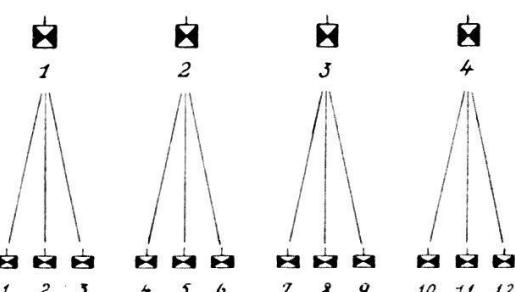
(en voie de formation)

Grs. de camions des étapes



Col. de camions des étapes

Grs. de train des étapes



Col. de train des étapes

De plus, les troupes nécessaires, prélevées normalement sur le landsturm, seront attribuées au service des étapes et à ses organes, en particulier des détachements des subsistances, de surveillance, de sûreté, de police des routes, d'accompagnement (pour les transports de chevaux, de bétail de boucherie et de munitions), de la poste de campagne, de réparation, des hommes des services complémentaires, du personnel de bureau, de magasin et d'expédition.

Le *chef du service des étapes* et son *état-major* organisent le service des étapes selon les ordres du commandement de l'armée ; à cet effet ils créent des bases d'étapes (têtes d'étapes) et des lignes d'étapes, et leur attribuent les troupes nécessaires, après les avoir demandées. Ils veillent ensuite au bon fonctionnement de ces organes et à une étroite collaboration entre eux. Dès que les circonstances l'exigent, ils les transforment et les regroupent.

Le trafic d'échange entre l'arrière et les troupes est donc centralisé sur les *bases d'étapes* et surtout sur les *têtes d'étapes* (exceptionnellement sur des étapes intermédiaires). La tête d'étapes reçoit les demandes de remplacement des troupes auxquelles elle sert de base, demande le nécessaire aux dépôts, magasins et établissements qui lui ont été assignés par le groupe de l'arrière, et le remet aux troupes sur les *places d'échange*, où elle prend également livraison des évacuations des troupes, pour les acheminer vers l'arrière. Chaque unité d'armée et chaque corps de troupes indépendant est basé sur une tête d'étapes. Les moyens de transport du service des étapes se rendent jusque sur les places d'échange ; celles-ci sont désignées par les commandants de troupes et placées sous les ordres d'un officier des étapes. Les têtes d'étapes utilisent autant que possible le chemin de fer ; là où il n'y a pas de voie ferrée, elles organisent des lignes routières d'étages au moyen de véhicules automobiles ou hippomobiles. La gare la plus avancée est la *station de chemin de fer terminus* ; elle peut être en même temps place d'échange.

Il est préférable de décentraliser les différentes installations d'une tête d'étapes, c'est-à-dire de les établir dans plusieurs localités rapprochées et reliées par de bonnes voies de communi-

cation ; la tête d'étapes porte alors le nom du stationnement de son commandant.

En règle générale, une tête d'étapes possède une réserve de subsistances pour deux jours et, en plus, de petits dépôts de munitions, de matériel et de carburants. Le cas échéant, on lui attache un parc automobile d'armé et une compagnie de boulanger. Une tête d'étapes doit pouvoir couvrir les besoins de 1 à 2 divisions.

La *ligne d'étapes* est soit une voie ferrée (ou un service de bateaux) soit une ligne routière d'étapes. Les voies ferrées et navigables sont attribuées au service des étapes par le groupe des transports, mais elle restent néanmoins subordonnées au directeur militaire des chemins de fer ; les horaires sont établis selon entente entre le service des étapes et le directeur du groupe d'exploitation des chemins de fer. Le service territorial et, dans certains cas, les unités d'armée, sont chargés de la surveillance des voies ferrées.

Les *lignes routières d'étapes* sont organisées à défaut de voie ferrée ; elles conduisent en général de la tête d'étapes à la place d'échange. Elles utilisent des colonnes de camions ou de train. On leur attribue les détachements nécessaires à l'entretien de la route et à la sécurité du trafic. Chaque ligne routière d'étapes est subordonnée à un commandant de ligne d'étapes, qui en établit l'horaire et en règle le trafic.

III. LE FONCTIONNEMENT DU SERVICE DES ÉTAPES.

Les *têtes d'étapes* — dont l'organisation varie selon la situation militaire, la force et l'éloignement des troupes à ravitailler — tirent ce dont elles ont besoin des ressources de leur rayon et des dépôts et magasins de l'arrière ; elles le remettent aux troupes aussi près que possible de leur stationnement. Il importe d'utiliser rationnellement les voies ferrées et les colonnes, suivant la situation des places d'échange. Les propres dépôts du service des étapes servent de dépôts de compensation. Il est indispensable d'entretenir en permanence la liaison avec l'arrière et avec le front.

Une tête d'étapes comprend normalement le service de

place, le service du remplacement et des évacuations en hommes et chevaux, le service du remplacement des munitions, le service du remplacement des armes, des objets d'habillement et d'équipement, et du matériel, le service du commissariat (y compris le ravitaillage en subsistances, en fourrages, en carburants et en matériel de chauffage), le service de santé, le service vétérinaire et le service de la poste de campagne. Seule une parfaite harmonie dans le fonctionnement de ces divers organes mettra la tête d'étapes en mesure de remplir sa tâche.

La tête d'étapes doit être en tout temps prête à se déplacer soit vers l'avant, soit vers l'arrière, sans que son service en souffre.

Le service des étapes est responsable des transports de ravitaillement et d'évacuation, de l'arrière jusqu'aux places d'échange et vice-versa. Les ravitaillements ont droit de priorité sur les évacuations.

On distingue les ravitaillements et évacuations *journaliers*, *périodiques* et *extraordinaires*. Le ravitaillement journalier comprend tout ce dont les troupes ont jurement besoin, y compris le courrier postal. Lorsque les ressources locales sont totalement épuisées, le ravitaillement journalier d'une division représente le chargement de 15 à 20 wagons de chemin de fer de 10 à 15 tonnes. Le ravitaillement périodique comprend le remplacement en hommes et en matériel (munitions, armes, équipement) ; sauf dispositions contraires, il est remis aux troupes en même temps que le ravitaillement journalier. Les ravitaillements extraordinaires sont ordonnés par le commandement de l'armée en vue de constituer des formations spéciales, d'équiper des troupes pour le service en montagne ou d'hiver, d'augmenter les dotations en munitions. Les ravitaillements extraordinaires sont souvent exécutés au moyen de véhicules spéciaux.

Les évacuations, de par leur nature, ont moins d'ampleur que les ravitaillements. On évacue jurement les hommes et chevaux malades ou blessés, le courrier postal, le matériel d'emballage, et périodiquement les objets d'équipement et les armes. Quant aux évacuations extraordinaires, elles

entrent en jeu après les combats et les modifications de front.

Le ravitaillement et les évacuations intéressant le service de santé, le service vétérinaire et le service des automobiles peuvent exceptionnellement ne pas être acheminés par la tête d'étapes mais directement, selon entente entre le front et l'arrière (trains sanitaires, hôpitaux, véhicules automobiles).

Les emplacements de chargement et de déchargement, ainsi que les heures d'expédition de tous les transports du service des étapes doivent être fixés en tenant compte de la protection contre avions. Les *instructions* y relatives sont à rédiger d'entente entre l'armée et le groupe de l'arrière. Il est souvent nécessaire d'établir des stations collectrices ou des gares de transbordement.

Les commandants des lignes d'étapes prennent toutes les mesures utiles en vue d'assurer l'exécution rapide et régulière des transports sur les *lignes d'étapes*. Cette tâche délicate exige une organisation minutieuse et de forts détachements d'entretien et de sûreté. Le trafic est réglé par le commandant de ligne d'étapes, d'entente avec le commandant de troupes.

En règle générale, les bases d'étapes sont pourvues d'un *commandement de gare* qui est subordonné au commandant d'étapes. D'autres gares importantes sont également dirigées par un commandant de gare. Les commandants de certaines gares situées à proximité de la frontière ou desservant des places de mobilisation dépendent du service territorial, les autres du service des étapes. Le commandant de gare dirige le trafic militaire, c'est-à-dire les transports de troupes et de matériel, et assure la surveillance de la gare. Le service d'exploitation proprement dit relève exclusivement des organes ferroviaires.

L'exécution régulière et ininterrompue du ravitaillement dépend avant tout de la liaison permanente entre le commandement de l'armée et le service des étapes. Il importe en particulier que ce dernier soit avisé à temps des déplacements de troupes. Les organes du service des étapes ont le devoir de tout mettre en œuvre pour répondre immédiatement et entièrement aux demandes des troupes. Les ressources restreintes de notre pays obligeront toujours l'armée à se montrer très

économique, surtout à l'égard du matériel, et à ne demander que le strict nécessaire.

Pour que le service des étapes soit en mesure de remplir sa tâche délicate et compliquée, il faut que tous les officiers qui lui sont attribués fassent preuve d'initiative et d'ardeur. Il importe aussi que les troupes connaissent son fonctionnement et son importance et soient animées du désir de le soutenir dans sa tâche.

Colonel R. EBERLE,
Chef du service des étapes.

