

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 84 (1939)
Heft: 2

Artikel: Le service du transit
Autor: Dubois
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341929>

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 :		Pour l'Etranger :
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—	ABONNEMENT	1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 4.—		3 mois fr. 5.—

Prix du numéro : fr. 1,50.

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION :
Avenue de la Gare 33, Lausanne _____ Compte de chèques post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A. — Pré du Marché, 3 — Lausanne

Le service du transit

Le service du transit a remplacé le service des étapes. Certains se demandent ce qu'est ce nouveau service, d'autres si la suppression du service des étapes était nécessaire. La présente étude a pour objet de répondre à ces questions et de faire connaître :

- 1° l'influence de la guerre moderne sur les services de l'arrière et des transports,
- 2° ce qu'était le service des étapes, en montrant les inconvénients,
- 3° ce qu'est le service du transit.

I

Depuis la grande guerre, l'armement n'a fait que se développer et la *puissance du matériel* qu'augmenter ; au reste, la course aux armements n'a très probablement pas encore atteint son rythme maximum.

Il sied de mentionner également un autre facteur, le facteur « vitesse », dont les opérations de 1914 à 1918 avaient déjà laissé entrevoir l'importance. Ce facteur est une conséquence de la motorisation. Il permet de brusquer les choses, d'accélérer les efforts et de transformer le caractère des opérations, en un mot d'obtenir la *surprise*.

Les différentes formes de la manœuvre visent à l'écrasement de l'ennemi, à sa destruction, mais aussi à l'effondrement du front par asphyxie, grâce à l'étranglement des communications et à l'anéantissement des établissements de base. C'est ce qu'on appelle l'*action sur les arrières*.

Jusqu'à maintenant, cette action destructrice était entreprise sous forme de manœuvre d'aile ou de rupture frontale dont les effets se faisaient sentir, en profondeur, à plus ou moins longue échéance.

De nos jours, l'*artillerie*, dont la portée s'accroît sans cesse, et l'*aviation de bombardement* constitueront les plus puissants moyens mis en œuvre dans les attaques immédiates et directes sur les communications et sur les arrières. La puissance et le rayon d'action de l'arme aérienne lui permettent même d'agir et de frapper non plus seulement sur les arrières de l'armée et des troupes engagées au front ou réservées, mais encore à l'intérieur et même au cœur du pays.

En outre, grâce aux progrès de la *motorisation*, on a pu constituer de grandes unités motorisées. Là où le réseau routier est suffisamment développé et entretenu, il sera possible dorénavant d'enlever sans difficulté, de transporter rapidement de grandes unités et de les concentrer en quelques jours dans une zone nouvelle très éloignée de la zone de départ.

Les grandes unités motorisées et mécanisées des armées étrangères sont à même d'agir rapidement à 100 ou 150 km. de leur zone de départ. Il faut s'attendre à les voir surgir inopinément dans des secteurs qui aboutissent aux points sensibles ou vitaux de l'organisme ennemi et du pays attaqué.

Ces attaques puissantes, brusquées et imprévues sont capables de percer même les fronts les mieux organisés et de porter rapidement vers l'intérieur du pays, en tout cas bien au delà du front, des corps de troupes et des engins redoutables qui pourront menacer et détruire

— d'une part, les communications de l'adversaire submergé par la marée montante,

— d'autre part, les installations des services derrière le front et des arrières se trouvant à proximité immédiate de celui-ci ou de la zone des opérations.

La valeur d'une armée, sa force matérielle et morale, dépendent aujourd'hui dans une très large mesure de ses possibilités de ravitaillement. Il y a moins d'un siècle, les armées vivaient sur le pays. Tout au plus le général prévoyant, qui savait d'avance sur quel champ de bataille les opérations devaient se dérouler, faisait-il procéder par des agents à un relevé des ressources régionales et locales.

Aujourd'hui, une armée a besoin pour vivre et combattre d'une telle quantité de munitions, de vivres, de carburants, de matériel de toute sorte qu'elle ne peut plus assurer ses ravitaillements uniquement au moyen des réquisitions. Elle n'est réellement en mesure de manœuvrer et d'agir qu'à partir du moment où ses arrières sont suffisamment équipés. La manœuvre ne peut aboutir à des résultats décisifs que si la bataille, but de cette manœuvre, est abondamment alimentée. Il faut même prévoir que les besoins des unités engagées (à forts effectifs et à gros matériel) seront à l'avenir plus élevés et plus impérieux que jamais. Lors de la dernière guerre, l'équipement des arrières a demandé, avant toute opération, de nombreuses journées de préparation et des transports de matériel considérables. Peut-être ne reverrons-nous plus de guerre de stabilisation et d'attaques de positions fortement organisées, mais cela ne veut pas dire que les besoins des troupes en temps d'opérations actives seront de moindre importance.

Si, d'une part, l'équipement des arrières est une nécessité, d'autre part, il ne faut pas oublier qu'une grande unité doit pouvoir être engagée rapidement, sans que l'installation de ses services de l'arrière ni l'aménagement de ses ravitaillements et de ses évacuations apportent le moindre retard à l'exécution de l'opération envisagée. Si cette rapidité d'action, favorisée par la célérité des services de l'arrière, ne pouvait être obtenue, l'initiative des opérations risquerait fort d'échapper au commandement, ce qui

donnerait ainsi raison à ceux qui font le procès des lourdes armées modernes.

Cette condition de rapidité d'engagement, la notion d'attaque inopinée ne sont-elles pas implicitement contenues dans nos principes de combat visant la lutte contre un adversaire supérieur en nombre et en matériel. Notre S. C. à l'art. 212 dit : « Jointe à la rapidité, la surprise est susceptible de rétablir l'équilibre des forces ou, tout au moins, d'atténuer l'infériorité de l'assaillant ». Force est donc d'admettre que la rapidité des opérations ne doit pas dépendre de l'installation plus ou moins longue des services de l'arrière.

Il faut également reconnaître qu'à la guerre, surtout en ce qui nous concerne, l'offensive ou la défensive ne sont pas les seules formes d'opération utilisables. Sur certains fronts, dans certains secteurs, de grandes unités peuvent aussi être contraintes à la retraite, à une retraite imprévue, rapide, imposée soit par l'ennemi, soit par le commandement.

Il importe que dans semblable manœuvre, les arrières ne constituent pas une proie toute désignée pour l'adversaire victorieux parce qu'on n'a pas eu le temps de procéder aux évacuations, ou n'entravent pas la liberté d'action du chef et n'annihilent pas son esprit de décision parce que ses arrières ne peuvent être évacués ou qu'il doit les traîner comme un boulet au pied.

Enfin, contrairement à ce qui se passe trop souvent en temps de paix au cours de grandes manœuvres ou lors d'exercices sur la carte, une grande unité (Div. ou C. A.) n'est pas appelée à agir immuablement sur un axe rectiligne, par exemple dans l'offensive sur l'axe prévu ou sur un axe « à rallonge » desservi toujours par les mêmes voies de communication avec l'arrière, puis dans la retraite de nouveau sur le même axe dépendant encore des mêmes communications et des mêmes établissements de base des services de l'arrière.

Les axes successifs sur lesquels une grande unité est appelée à opérer se trouveront souvent obliques les uns

par rapport aux autres, rompant sans cesse l'harmonie quelquefois péniblement acquise d'un réseau ferroviaire et d'un réseau routier dont est tributaire la vie ordonnée de la grande unité. Le centre de gravité des services de l'arrière et des installations des services derrière le front peut être brusquement déplacé, en l'espace de quelques heures. L'axe des ravitaillements et des évacuations prévu pour l'offensive ne correspondra souvent pas, pour ne pas dire dans la majorité des cas, avec celui qu'il faudra utiliser dans la retraite.

Il suffit pour s'en convaincre d'évoquer les péripéties par lesquelles seraient appelés à passer les services de l'arrière d'une armée (ou C. A.) placée dans des situations analogues à celle de la 5^e armée française (général Lanrezac) en août 1914 ou à celle de la 1^{re} armée allemande (général v. Kluck) à la bataille de la Marne en septembre de la même année.

Pour toutes ces raisons, il faut que dans la bataille moderne un chef, un commandant de grande unité opérative surtout, puisse regarder librement en avant. Si l'organisation compliquée et la lourdeur de ses arrières sont pour lui une source de soucis constants, il ne disposera pas de la sérénité d'esprit qui lui est indispensable pour concevoir et conduire sa manœuvre, donc pour commander véritablement.

Que nous enseigne la grande guerre et quels sont les principes généraux qui doivent être à la base de l'organisation et du fonctionnement des services de l'arrière ?

J'en citerai trois qui semblent les plus importants. Ils se dégagent aussi des considérations générales qui précèdent :

1^o Il faut *soustraire tous les préparatifs et l'organisation* proprement dite *des services de l'arrière* (et même des services derrière le front) *aux vues de l'adversaire*.

Pour réaliser la surprise, facteur très important dans le combat moderne, il importe de ne pas inscrire prématurément ses intentions sur le terrain.

Au cours de la dernière guerre et surtout en 1918, il était courant de n'amener les troupes d'attaque dans leur future zone d'action qu'au dernier moment. En revanche,

il était d'usage d'équiper les arrières assez tôt pour qu'ils fussent prêts à fonctionner et qu'ils pussent jouer dans les meilleures conditions lors du déclenchement des opérations. Mais organiser de gros dépôts de munitions, faire circuler et décharger des trains entiers de munitions, installer des établissements sanitaires, ou autres, etc., etc., c'est incontestablement avertir l'ennemi de ce qui se prépare et trahir les intentions du commandement.

Qu'en a-t-il été de l'offensive allemande en juillet 1918 sur le front de Champagne ? Les diverses installations des services de l'arrière, la constitution de nombreux dépôts de munitions, etc., ont révélé les intentions offensives du général Ludendorff (Gr. d'armées v. Einem) et permis de déterminer exactement le secteur de départ de l'attaque.

En outre, si l'équipement d'un secteur de combat est possible quand on peut procéder derrière un front tenu et assez solide, dès qu'il s'agit, en revanche, d'opérer en terrain libre où l'on n'est que précairement couvert, les préparatifs d'équipement et d'installation des services de l'arrière ne sont pour ainsi dire plus réalisables.

Donc, si l'on ne veut pas dévoiler prématurément ses intentions par une installation trop visible des services de l'arrière (et même des services derrière le front), il faut en réduire l'étendue au minimum. Il faudra en particulier :

- pour les munitions, les vivres, les carburants, réaliser simplement, de l'arrière vers le front, un afflux continu correspondant aux besoins journaliers des unités ou aux prévisions du commandement en vue de l'opération envisagée,
- pour le service de santé et le service vétérinaire, ne plus effectuer, en principe, à proximité du front que les traitements absolument indispensables et se résoudre à faire des évacuations massives sur les établissements des services de l'arrière loin du front,
- pour les matériels de toutes catégories, ne pas exécuter, au front ou à proximité, d'importantes réparations, mais renvoyer le tout vers l'arrière et ne procéder près du front qu'à des échanges.

2° Un autre principe est celui de la *légèreté* et de la *mobilité*.

Les installations des services de l'arrière ne doivent pas « river » les grandes unités au sol et leur enlever toute mobilité. L'organisation et l'installation des différents services doivent être et rester souples. Elles doivent pouvoir s'adapter rapidement et sans difficultés aux différentes situations du combat et au rythme des opérations.

Il faut que les services derrière le front puissent prendre facilement contact avec les services de l'arrière, que ces points de contact puissent être aisément déplacés et qu'ils subsistent, de même que les installations des services de l'arrière, ou du moins soient maintenus sans grands changements dans l'offensive, dans la défensive et dans la retraite.

Toutefois, cet allègement général du mode des ravitaillements et des évacuations, comme aussi de l'organisation des services de l'arrière, entraînerait une grave diminution du rendement de l'ensemble et serait par là même inopérant, s'il n'était compensé par un large appel fait — d'une part, à l'équipement du sol national, à l'industrie du pays, aux installations existant déjà en temps de paix,

— d'autre part, aux voies de communication à grand débit et en particulier de la voie ferrée, celle-ci pouvant être doublée ou complétée en cas de besoin par des véhicules automobiles.

3° Enfin un dernier principe est celui de la *nécessité de soustraire les établissements des services de l'arrière aux fluctuations de fronts, aux risques d'attaques aériennes, voire aux dangers de raids ou d'autres opérations terrestres brusquées et profondes*.

Certes, il est des situations où l'on peut mettre les installations de base, c'est-à-dire les services de l'arrière, à l'abri des coups de l'ennemi, par exemple derrière un front défensif solidement tenu, sur certains théâtres d'opérations spéciaux, comme c'est le cas en montagne. Cependant, nous devons nous attendre, dès le début d'une guerre, à

de grandes fluctuations de fronts et dans cette éventualité nous risquons

- d'être obligés de déplacer rapidement un équipement et des installations des services de l'arrière qui nous auront coûté de gros efforts d'organisation avant que leur rendement ait récompensé ceux-ci,
- ou bien, par suite d'un trop brusque revirement de la situation, de devoir battre en retraite en laissant aux mains de l'ennemi des lambeaux importants de nos services de l'arrière, c'est-à-dire de nous trouver privés de ressources essentielles au moment précis où la régularité de leur apport serait le plus désirable, au point de vue tant matériel que moral.

En outre, l'artillerie à longue portée, l'aviation de bombardement, les grandes unités motorisées ou mécanisées peuvent, par leurs actions inattendues et profondes, mettre rapidement en danger nos installations des services de l'arrière dont la prompte évacuation est impossible.

Il paraît donc indispensable qu'entre la base d'entretien (service de l'arrière) et les troupes combattantes, une première sécurité soit réalisée par l'*espace*, la profondeur, et qu'elle soit suffisante pour donner à cette base toute l'indépendance nécessaire à son fonctionnement normal. Autrement dit, il importe de décaler la base d'entretien à une distance du front qui la rende, au moins pendant un temps appréciable, indépendante des fluctuations du front et qui permette aussi de disposer les moyens de défense appropriés (D. C. A. ou autres).

Une question se pose. A quelle distance du front les installations des services de l'arrière doivent-elles normalement se trouver ?

A la suite des expériences faites à l'étranger pendant la dernière guerre européenne, il est admis que la base d'entretien, c'est-à-dire la zone dans laquelle se trouvent les magasins, les dépôts, les établissements des services de l'arrière, doit être en moyenne à *150 km. du front*.

Il semble que cette distance est absolument nécessaire

pour obtenir la profondeur qui assure aux services de l'arrière une certaine protection et une indépendance suffisante. Cette notion de la distance n'est pas particulière à une armée étrangère déterminée, elle se dégage des enseignements de la guerre moderne. Ceux qui l'ont méconnue et ont amoncelé derrière le front de l'armée de campagne et en arrière de la zone d'opérations des dépôts, des magasins ou d'autres établissements des services de l'arrière ont dû en supporter les conséquences.

Je citerai — et c'est un exemple frappant parmi d'autres — la situation dans laquelle s'est trouvée l'armée allemande en 1918. A cette époque, en Belgique et dans le nord de la France, les Allemands avaient accumulé d'énormes approvisionnements, soit en prévision du succès de leur offensive, qui devait leur permettre de pénétrer profondément au centre de la France, soit que n'ayant plus à entretenir des forces importantes sur le front oriental, ils aient été résolus à jouer leur va-tout sur le front occidental. Quoi qu'il en soit, des approvisionnements considérables avaient été poussés délibérément à proximité du front ouest.

Malgré la lenteur relative de leur recul, les troupes allemandes furent dans l'impossibilité d'opérer le retrait de toutes ces ressources au fur et à mesure de l'avance française. Ces énormes approvisionnements furent abandonnés dans les magasins et les dépôts et dans des trains entiers qui embouteillaient les voies de garage du nord de la France et de la Belgique.

L'enseignement qui découle de cette catastrophe, c'est que l'Etat-Major allemand avait méconnu les lois de la profondeur et de l'espace dans l'organisation de ses arrières. Il aurait dû méditer l'expérience des Italiens en 1917, lors de leur échec de Caporetto. Ceux-ci avaient en effet perdu la plus grande partie de leur matériel et de leurs approvisionnements pour avoir avancé exagérément leurs magasins et entrepôts près du front des opérations. Dans l'organisation de leurs arrières, les Italiens avaient négligé, sciemment ou non, le principe de la profondeur.

Quel enseignement essentiel devons-nous tirer des expériences de nos voisins ? Il est simple et nous le préciserons de la façon suivante : On ne peut se payer le luxe d'aménager d'importants approvisionnements ou d'installer de nombreux dépôts et magasins à proximité du front dans un pays comme le nôtre

- où les fluctuations du front de combat sont possibles et même certaines,
- où la profondeur de l'arrière-pays fait défaut,
- où il importe de ne point perdre de vue les questions de ravitaillement et de réserves en denrées et en matériel de toutes sortes, étant données nos difficultés d'approvisionnement,
- où l'armée comme le territoire ne possèdent pas de moyens de défense anti-aérienne en suffisance,
- où il n'est guère possible de lutter avec succès contre les grandes unités motorisées ou mécanisées pouvant percer le front, ni contre l'aviation de bombardement agissant en masse.

La distance moyenne de 150 km. entre le front et les installations des services de l'arrière n'a certainement rien d'extraordinaire, si l'on veut assurer à ceux-ci une certaine protection et laisser à leur fonctionnement une autonomie suffisante.

En outre, il ne faut pas oublier que l'emploi des chemins de fer peut être rendu impossible dans la zone des opérations et que les destructions ou le danger de bombardements aériens obligent parfois à reporter très en arrière les gares de débarquement ou à utiliser des véhicules automobiles entre le front et les établissements et installations des services de l'arrière.

Dans ses «Mémoires et souvenirs de guerre», Ludendorff fixe à environ 120 km. la distance normale à laquelle une armée moderne peut s'éloigner de ses magasins et établissements de base si elle ne dispose pas de chemins de fer. C'est aussi le chiffre admis par les Français à la suite des expériences qu'ils ont faites au cours de la guerre 1914/18.

Ils disent qu'une armée ne peut s'éloigner à plus de 100 ou 120 km., soit des gares terminus où les approvisionnements seront apportés, soit des magasins et entrepôts de base situés à l'intérieur du pays.

Voilà donc une première constatation dont nous devons tirer parti, savoir que les grandes unités des troupes combattantes se basent directement sur des installations des services de l'arrière situées à environ 120-150 km. du front.

Or, dans les pays étrangers, ces magasins et ces établissements reçoivent leurs approvisionnements de magasins, de dépôts, de fabriques, etc., situés encore plus à l'intérieur du pays. Ces installations et ces dépôts se trouvent souvent à plusieurs centaines de kilomètres du front. Chez nos voisins, une zone de plusieurs centaines de kilomètres s'étend entre ces deux catégories d'organisation, c'est-à-dire les établissements de base des services de l'arrière des armées, d'une part, et les établissements de l'intérieur du pays, d'autre part. C'est la zone des étapes où fonctionne le service des étapes.

Si nous étudions notre propre situation géographique et que nous prenions en considération :

- le peu de profondeur de notre territoire,
 - nos principes sur la conduite de la guerre (défensive) et les possibilités de manœuvre (offensive, retraite) en cas de conflit avec un adversaire supérieur en nombre et en matériel,
 - la densité assez grande de notre réseau ferroviaire,
 - nos bonnes voies de communications, etc.,
- que pouvons-nous conclure ?

a) La zone des étapes n'existe pas en Suisse ;

b) Notre base d'entretien, la zone où doivent se trouver nos dépôts, nos magasins, nos établissements des services de l'arrière, sont à moins de 100 km. du front ; autrement dit notre base d'entretien est en Suisse centrale, précisément à l'endroit où nous avons prévu les installations des services de l'arrière en temps de paix.

Nous n'avons donc aucun intérêt et surtout nous n'éprouvons pas le besoin d'installer de nouveaux dépôts, magasins ou autres derrière notre zone d'opérations. Nous pouvons tirer nos approvisionnements directement de nos magasins ou installations des services de l'arrière et les expédier au front sans magasinage ni transbordements.

Il en est de même des évacuations. Ce qu'il faut renvoyer du front vers l'arrière doit être expédié directement vers l'intérieur du pays sans rupture de charge.

II.

Quelle était jusqu'à maintenant notre conception des relations entre le front et les services des arrières ?

Tout était fondé sur le *service des étapes* qui avait pour tâche de ravitailler entièrement l'armée et d'évacuer sur l'arrière tout ce dont elle voulait se débarrasser. A cet effet, le service des étapes devait organiser une base représentée par les *têtes d'étapes* sur lesquelles se basaient les divisions et les corps de troupes indépendants.

Le service des étapes disposait en outre de moyens de transport, c'est-à-dire de *colonnes d'étapes* (hippomobiles et automobiles) fonctionnant, en cas d'interruption de la circulation ferroviaire ou en cas de prolongement des lignes de chemins de fer sur ce qu'on appelait les *lignes d'étapes*. Celles-ci étaient placées sous les ordres des *commandants de lignes d'étapes* chargés de la surveillance générale, mais ne disposant pas d'organes pour assurer la police ou l'entretien des routes.

Tout le trafic entre l'arrière et le front ou vice versa était centralisé sur les bases d'étapes, c'est-à-dire effectué uniquement par les têtes d'étapes. Celles-ci recevaient toutes les demandes de remplacements qui émanaient des troupes auxquelles elles servaient et de base et d'intermédiaire. Elles demandaient alors le nécessaire aux dépôts, magasins ou établissements qui leur étaient assignés par le service des arrières de l'E. M. de l'armée.

Les têtes d'étapes remettaient les ravitaillements aux troupes sur les *places d'échanges* où elles prenaient également livraison des évacuations.

La tête d'étapes devait s'installer et s'organiser comme organe administratif de réception, de livraison et de magasinage. Il lui fallait posséder :

- une réserve d'environ 2 jours de vivres et de fourrages,
- des dépôts de munitions,
- des dépôts de carburants,
- des magasins de matériels divers, etc., etc.

Le cas échéant, on pouvait lui attribuer :

- un parc automobile d'armée,
- une ou plusieurs cp. de boulangers.

Il fallait en outre organiser des bureaux pour :

- le service de remplacement et d'évacuation en hommes et chevaux,
- le service des munitions,
- le service de remplacement :
 - des armes,
 - du matériel de corps,
 - des objets d'équipement, d'habillement, etc.,
- le service du commissariat, y compris les ravitaillements en vivres, en fourrages, en carburants, en matériel de chauffage et de cantonnements, etc.,
- le service de santé,
- le service vétérinaire,
- le service de la poste de campagne, etc., etc.

La tête d'étapes était un organisme des plus lourds et des plus compliqués. Son organisation et son installation demandaient environ une semaine et son déplacement plusieurs jours.

Le service des étapes datait de l'organisation militaire de 1874 ; il était fondé sur les expériences faites au cours de la guerre franco-allemande de 1870/71. Inspirée dans une mesure excessive des théories appliquées à l'étranger, l'étape constituait une véritable zone intermédiaire entre la zone des opérations et la zone territoriale de l'intérieur du pays.

Si cette organisation se justifie pleinement dans un pays de grande étendue, avec un vaste hinterland, où il existe une zone profonde de plusieurs centaines de kilomètres entre le front et l'intérieur, où les opérations en territoire ennemi nécessitent une organisation et une protection militaire des lignes de ravitaillement et d'évacuations, en un mot si la notion de l'« étape » se justifie chez nos voisins, il en est tout autrement chez nous.

En étudiant objectivement et sans idée préconçue l'organisation de notre service des étapes tel qu'il a fonctionné pendant l'occupation des frontières de 1914/18, on en arrivait à se demander si ce service avait vraiment sa raison d'être.

Considérant :

- la faible profondeur de notre pays,
- nos conceptions de guerre défensive,
- notre réseau ferroviaire,
- l'emplacement de nos magasins, dépôts, etc., installés au centre du pays,

un observateur étranger devait se demander s'il était rationnel et nécessaire de charger des vivres, des munitions, et autre matériel à Altdorf, Schwyz, Kriens ou Thoune pour les décharger et les emmagasiner aux têtes d'étapes de Rapperswil, d'Oltén ou de Soleure, en attendant de les remettre aux troupes sur les places d'échanges situées à quelques kilomètres de là.

Non, notre organisation du service des étapes et des têtes d'étapes ne se justifiait pas ; elle était compliquée, lourde et même dangereuse.

Cette anomalie avait déjà été reconnue et, contrairement à l'organisation initiale, on prévoyait des expéditions directes de certains magasins et établissements des services de l'arrière jusqu'au front et inversement. Nous citerons, par exemple, l'envoi de trains de munitions, de vivres et de fourrages, de trains ou wagons complets d'hommes ou de chevaux de remplacement, la constitution de trains sanitaires ou de trains pour l'évacuation des chevaux allant directement de l'expéditeur au destinataire sans arrêt intermédiaire.

Il était donc possible de simplifier notre système de ravitaillement, d'évacuations et de transport.

En nous fondant sur les expériences faites au cours de notre mobilisation 1914/18, en mettant en valeur les enseignements de la grande guerre, en prenant enfin en considération ce que pourrait être pour nous une guerre future, nous avons adopté les principes et les idées suivantes :

- La notion de l'« étape » comme celle d'un « service des étapes » n'existent plus en Suisse.
- La tête d'étapes et surtout ses nombreux bureaux, magasins et entrepôts sont supprimés.
- Les intermédiaires administratifs entre les grandes unités et les établissements de base des services de l'arrière sont également supprimés. Les commandes et les demandes de remplacement ne sont plus centralisées entre les mains d'un service spécial (étapes), mais sont faites directement par certaines instances de commandement du front aux dépôts, magasins ou établissements des services de l'arrière sur lesquels est basée la grande unité.
- Le ravitaillement va directement des installations des services de l'arrière au front (places d'échanges) ; les évacuations se font directement du front vers les établissements ou autres installations de l'arrière.
- Les transports de ravitaillement et d'évacuations se font par chemins de fer. Là où l'emploi des voies ferrées est impossible, le service des transports de l'E.-M. d'armée fournit les moyens de transports hippomobiles ou automobiles.
- Les groupes de camions, les colonnes de train d'étapes, les commandants de lignes d'étapes passent au service des transports de l'E.-M. d'armée qui les attribuera suivant la situation et les besoins.
- Enfin le service des étapes est remplacé par le service du transit.

(A suivre.)

Colonel E. M. G. DUBOIS.
