

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 94 (1949)  
**Heft:** 2

**Artikel:** À propos de la formation des chauffeurs militaires  
**Autor:** Tapernoux, Benjamin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342410>

### **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>**

## A propos de la formation des chauffeurs militaires

---

Dans son intéressant article (voir livraison de décembre 1948, p. 597), le lieutenant Borgognon a affirmé que la politique de nos chemins de fer ne se souciait que fort peu des intérêts de notre défense nationale. Il s'est félicité en outre du rejet de l'article 23 *ter* que les Chambres proposaient aux cantons et au peuple d'introduire dans la Constitution. Il a conclu enfin qu'il est urgent que « l'ordonnance de l'Office fédéral des transports tienne compte des besoins de notre armée, car présentement il en résulte une influence néfaste, entre autres sur le contingent de chauffeurs de poids lourds ».

Il ne nous appartient pas de défendre les chemins de fer et leur politique. Ils sont assez grands et assez puissants pour le faire tout seuls. Du reste, c'est superflu après l'ordre du jour du Général, dans lequel l'ancien commandant en chef de l'armée a reconnu les services multiples que le rail a rendus à la défense nationale de 1939 à 1945. Il est évident que si les chemins de fer se souciaient si peu des intérêts de celle-ci, le Général, sur les épaules duquel ces intérêts ont reposé pendant six ans, se serait gardé de délivrer un véritable brevet de civisme et de patriotisme aux dirigeants et au personnel des chemins de fer suisses. Le lieutenant Borgognon s'abstient de dire en quoi les chemins de fer préconisent des mesures législatives contraires à notre défense nationale. Tout d'abord, c'est le Parlement qui assume la responsabilité de la législation, bonne ou mauvaise, qu'il promulgue. Ensuite, les dispositions que

notre camarade attaque, n'ont pas été réclamées par les administrations ferroviaires, mais par les entrepreneurs de transports automobiles eux-mêmes, dans un mémoire que l'ASPA adressa le 30 mars 1936 au Conseil fédéral avec l'assentiment d'autres milieux intéressés à l'industrie des transports routiers. Ce document relève que le principe de la liberté absolue du commerce et de l'industrie a eu des effets néfastes dans le domaine des transports. La concurrence entre les différents moyens de transport et au sein même de l'industrie des transports automobiles a provoqué un véritable chaos dans toute l'économie des transports, chaos dont les conséquences font craindre non seulement la débâcle de l'industrie des transports routiers, mais aussi la ruine des autres moyens de transport. C'est pourquoi l'industrie des transports automobiles a réclamé l'élaboration d'un arrêté fédéral urgent aux termes duquel elle a été soumise à la clause de limitation. La mise en exploitation de nouveaux camions, en excédent sur le parc des véhicules jusqu'ici en circulation, est subordonnée à la preuve que le genre de transport professionnel dont il s'agit répond à un besoin économique. On attendait d'une semblable réglementation une limitation de la pléthore de moyens de transport et on la considérait comme de nature à prévenir la débâcle qui menaçait l'industrie des transports routiers. La protection fournie par une réglementation de ce genre se révélait d'autant plus nécessaire que grâce au maintien d'une classe d'entrepreneurs privés jouissant d'une situation saine, il serait possible de parer au danger d'un monopole ou d'une nationalisation d'autres branches des transports qui serait la conséquence d'un effondrement de l'industrie des transports automobiles<sup>1</sup>.

La loyauté postule dès lors que l'on n'impute pas aux chemins de fer une législation introduite à la demande formelle

---

<sup>1</sup> Voir *Message* du Conseil fédéral du 18 juin 1937 relatif à l'arrêté fédéral concernant le transport des personnes et des choses au moyen de véhicules automobiles, p. 25.

de leur concurrent lui-même, non pas pour secourir les entreprises ferroviaires, mais pour organiser les transports routiers, réduire les abus constatés dans le domaine du trafic, ramener une concurrence effrénée à une saine compétition utile à l'économie nationale et rétablir un ordre relatif dans le régime tarifaire.

Quant à l'art. 23 *ter*, repoussé par le peuple et les cantons, il est vain d'épiloguer, puisque ce texte n'a pas trouvé grâce devant les électeurs. Le lieutenant Borgognon s'en déclare heureux. Il me permettra d'être d'un autre avis, car cette disposition constitutionnelle aurait permis de donner à un problème, qui n'est encore tranché nulle part à l'étranger, une solution équitable et surtout conforme aux intérêts de la défense nationale, les seuls qu'il convienne de retenir dans cette revue. Mais c'est de l'histoire passée, presque ancienne.

Voyons plutôt l'avenir. A cet égard, notre camarade s'en prend à ce qu'il appelle « l'ordonnance de l'Office fédéral des transports ». Je présume qu'il vise l'arrêté fédéral du 30 septembre 1938 concernant le transport sur la voie publique de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles, entré en vigueur le 15 août 1940 et prorogé le 22 juin 1945 jusqu'au 31 décembre 1950. Il ne s'agit donc pas d'un règlement administratif, mais d'un acte législatif voté par les deux Chambres sous forme d'arrêté urgent, qui sera remplacé par une loi munie de la clause du referendum facultatif et actuellement en voie d'élaboration. La loi ne modifiera pas essentiellement l'arrêté, communément appelé statut des transports automobiles (en abrégé : STA) et qui a si bien fait ses preuves que l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles (TAG) en demande elle-même la reconduction. Par conséquent ici encore, ce n'est pas le rail qui sollicite la protection des pouvoirs publics, mais bel et bien les entrepreneurs de transports par camions.

Le lieutenant Borgognon prétend que cette réglementation exerce une influence néfaste sur le contingent des chauffeurs

de poids lourds. Malheureusement, il ne nous dit pas comment le STA aboutit à si fâcheux résultat. Je vais essayer de démontrer qu'il se trompe.

Le statut des transports automobiles soumet au régime de la concession obligatoire l'exercice de la profession d'entrepreneur de transports par camions. En d'autres termes, le citoyen ne peut effectuer des transports automobiles professionnels de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles sans être au bénéfice d'une concession de transport, que l'Office fédéral des transports ne délivre que

- a) si le genre de transport pour lequel elle est sollicitée répond à un besoin et
- b) si le requérant garantit suffisamment, au point de vue personnel et financier, la sécurité et la capacité de son exploitation, c'est-à-dire prouve qu'il est capable de faire face dans une mesure satisfaisante à ses engagements financiers et fournit la preuve de son intégrité personnelle comme aussi de son aptitude à gérer d'une façon irréprochable son entreprise de transport.

Si le STA n'était pas en vigueur, n'importe qui pourrait se livrer à l'exploitation d'un service de transports automobiles. A première vue, il semble qu'un régime pareil favoriserait le recrutement des chauffeurs militaires, puisque le premier venu serait en mesure d'ouvrir une entreprise de transports et qu'il y aurait beaucoup d'amateurs, à en juger par le nombre de requérants qui sollicitent la concession. Mais qu'advierait-il si chacun avait la possibilité d'agir à sa guise ? Ce qui s'est produit de 1932 à 1938, c'est-à-dire la situation intolérable dépeinte dans le mémoire déjà cité de l'ASPA. Il y aurait, en effet, beaucoup d'appelés mais peu d'élus. On a souvent comparé le trafic à une tarte que doivent se partager les entreprises se livrant aux transports professionnels (chemins de fer, PTT, compagnies de navigation aérienne, services routiers), ou assurant leurs propres transports (maisons de commerce,

entreprises industrielles, qui desservent leurs clients au moyen de camions leur appartenant). Le volume de cette tarte ne peut être augmenté indéfiniment. Si donc ceux qui se la partagent sont trop nombreux, la part de chacun est insuffisante pour les faire vivre et, nécessité faisant loi, d'aucuns recourent à des procédés que condamnent les règles d'une sage gestion économique, au grand dam de tout le monde. Avant le réglementation à laquelle s'en prend notre camarade, le chauffeur qui avait réussi à mettre 3000 ou 4000 francs de côté, ou le fils d'agriculteur, qui avait bricolé sur un tracteur et ne voulait pas reprendre le domaine paternel, achetait un beau jour un camion en versant des arrhes du montant de ses économies, en s'engageant, par traites acceptées, à payer un acompte mensuel de 500 ou de 1000 francs. Ensuite de quoi, il effectuait des transports à n'importe quel tarif, l'essentiel étant qu'il encaissât la somme nécessaire pour faire face à ses obligations. Il est facile de concevoir que, dans des conditions pareilles, le nombre des faillites ait augmenté à un rythme alarmant. Or, semblable situation est-elle vraiment conforme aux intérêts de la défense nationale, en général, et du recrutement des chauffeurs militaires, en particulier ? Il est clair que non, car si, au début, il semble que l'effectif des chauffeurs puisse augmenter grâce à la liberté accordée à tout le monde d'ouvrir une entreprise de transports automobiles, ces conducteurs ne tardent pas à être éliminés et à devenir des manœuvres qui n'ont plus l'occasion de conduire et perdent ainsi tout entraînement. Cette catégorie de déclassés n'est d'aucune utilité pour l'armée. En empêchant son effectif d'augmenter, le statut des transports automobiles favorise le recrutement de chauffeurs vraiment compétents, qualifiés et entraînés.

Seuls les transports professionnels sont soumis au régime de la concession obligatoire. Les transports appelés privés qu'un chef d'entreprise effectue pour ses propres besoins au moyen de ses propres véhicules et à l'aide de son propre personnel, restent libres. Jusqu'ici, celui qui les assure était tenu de se



faire inscrire dans un registre. Cette obligation sera très probablement supprimée dans la loi définitive. Si « notre rail national » jouait le rôle que lui prête le lieutenant Borgognoni dans l'élaboration de la législation relative aux transports, il est évident que le trafic privé ne serait pas libre, puisqu'il fait concurrence aux chemins de fer. Or, si les pouvoirs publics ont consacré sa liberté dans le STA, c'est précisément pour des raisons de défense nationale <sup>1</sup>.

Enfin, le statut des transports automobiles sauvegarde les intérêts de l'armée dans un autre domaine encore. Il prévoit, à son art. 15, que les titulaires de concessions de transport peuvent être tenus d'employer des véhicules conformes aux prescriptions de l'administration militaire. C'est que la motorisation de l'armée ne consiste pas uniquement à fournir aux troupes un nombre suffisant de véhicules automobiles. Tout aussi important est le devoir d'entretenir et de renouveler le parc. Il est superflu d'insister sur la nécessité d'assurer une certaine uniformité des types de véhicules et de leur équipement.

Ces quelques considérations me permettent de conclure que la réglementation actuelle est non seulement conciliable avec les réquisits de notre défense nationale, mais encore qu'elle en sauvegarde les intérêts d'une façon beaucoup plus efficace que ferait le régime de la liberté absolue. Certes, on peut prôner ce régime. Mais il faut bien se rendre compte de ses conséquences sur le plan militaire — encore une fois, le seul que je veuille retenir ici. Envisagées dans leurs aspects lointains, elles ne peuvent être souhaitées par quiconque a présente à l'esprit la situation antérieure à 1938. C'est pourquoi il faut maintenir le statut des transports automobiles qui tient parfaitement compte des besoins de l'armée.

Major EMG BENJAMIN TAPERNOUX.

---

<sup>1</sup> Voir *Message* du 18 juin 1937, p. 39.