Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 13 (1937-1938)

Heft: 8

Artikel: La motorisation de l'armée suisse [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-705544

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: 31.01.2026

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

sard, il ne peut pas obtenir une denrée au lieu de stationnement, il peut la faire venir, à condition que ceci n'occasionne pas ou très peu de frais, d'une localité voisine.

Si la marchandise désirée ne peut absolument pas être obtenue, le fourrier a toujours la possibilité, et ceci assez tôt, d'apporter la modification justifiée à son menu.

En procédant de cette façon, le fourrier voit déjà au début de la deuxième semaine les marchandises qu'il aura éventuellement en trop et peut, par conséquent, trouver des acheteurs. Il n'aura pas tout à faire à la dernière minute.

Un ou deux jours avant la fin du C. R., le fourrier apporte à ce plan de subsistance les modifications qui auront été nécessaires et y fait figurer quelques observations utiles.

Dans tous les cas, il faut convenir que le plan de subsistance établi avant le C. R. est d'un immense secours pendant le service.

Mes propositions.

Mes propositions se bornent aux trois points suivants:

1. Que le fourrier de l'unité reçoive assez tôt avant le C. R. le programme de celui-ci, le plan de stationnement, l'effectif probable, afin de lui permettre d'établir, le plus exactement possible, son plan de subsistance.

2. Qu'il reçoive le prix-courant de tous les petits-vivres si bien établi par le C. C. G. et qui, souvent, manque au fourrier.

3. Que le fourrier soit autorisé à se rendre en uniforme quelques jours avant l'entrée au C. R. sur le lieu de stationnement de son unité afin de lui permettre de voir l'emplacement de sa cuisine, du magasin à vivres, les moyens de cuisson et qu'il puisse prendre contact avec les commerçants pour obtenir le prix de certaines marchandises (graisse, huile, bois, légumes verts, etc.). Les frais de transport par chemin de fer (demi tarif) seraient supportés par le fourrier.

Ce dernier point mentionné sous le chiffre 3 est très important, car de sa réalisation dépendrait la possibilité d'établir un plan de subsistance vraiment pratique.

*

Muni de tous ces renseignements et les possibilités suggérées lui étant offertes, le fourrier sera à même d'exécuter d'une façon irréprochable le travail qui l'attend et qu'il effectue avec joie.

Fourrier André Margairaz.

La motorisation de l'armée suisse (Suite.)

Au demeurant, il va sans dire que l'existence des chemins de fer ne saurait être compromise pour des raisons de préparation du pays à la guerre. A ce propos, constatons une fois de plus qu'il ne vient à l'idée de personne de nier le rôle de premier plan que jouent les chemins de fer dans le domaine économique comme en matière de défense nationale. Ainsi, le problème se trouve clairement posé: il faut trouver une solution moyenne.

Dans le passage que nous avons cité de son message à l'Assemblée fédérale concernant le projet d'arrêté sur la circulation routière, le Conseil fédéral déclare que les arguments touchant à la défense nationale ont le pas sur les autres. Les chiffres cités plus haut démontrent à l'évidence qu'il est nécessaire de prendre des mesures pour renforcer l'effectif des motocyclettes et des poids lourds de fabrication suisse. Pour ce qui concerne les motocyclettes, l'homme et la machine ne vont pas l'un sans l'autre. Le problème est donc le même que pour les dragons et leur monture. La Confédération doit faire aux motocyclistes un prêt pour l'acquisition de sa machine, qui devrait être de fabrication suisse; cette machine serait alors astreinte aux services réglementaires, écoles de recrues et autres, cours de répétition. Les motocyclistes détenteurs d'une machine militaire bénéficieraient de certains allègements en matière d'impôts cantonaux, d'assurance obligatoire, et pour l'achat de carburants. Ces mesures aboutiraient rapidement à multiplier dans les proportions nécessaires l'effectif des motocyclettes aptes à être utilisées par l'armée.

Quant au problème de la multiplication des camions, il est extrêmement délicat à résoudre en raison de la concurrence rail-route à laquelle il est intimément lié. Néanmoins, un examen approfondi de la question permet d'entrevoir une solution satisfaisante. L'effectif des camions suisses circulant dans le pays ne représente que 23 % de l'effectif total (cette proportion est d'ailleurs en baisse constante depuis plusieurs années). Il serait donc possible de les multiplier sans que l'effectif total subisse une hausse défavorable aux intérêts des chemins de fer. Précisons que c'est surtout le nombre des poids lourds de plus de 4 tonnes qui est insuffisant, et que pour cette catégorie notamment une amélioration de la proportion des véhicules de fabrication indigène est hautement désirable.

La première mesure à prendre et qui, comme les autres mesures exposées ci-après, pourrait être réalisée par une seule loi fédérale ou un arrêté fédéral basé sur l'article de la Constitution qui traite de la défense nationale, consisterait à astreindre toutes les entreprises fédérales, cantonales et communales, de même que toutes les exploitations publiques ou subventionnées par des fonds publics, à n'utiliser que des camions de fabrication suisse. La loi obligerait en outre ces organisations à n'occuper que des entrepreneurs qui, de leur côté, et dans la mesure du possible, n'emploient que des véhicules indigènes. Cette mesure, à elle seule, améliorerait déjà considérablement la situation, sans coûter un sou à la Confédération. En second lieu, un système de subventions allouées aux acheteurs de camions suisses utiles à l'armée serait susceptible de couvrir la différence de prix qui existe entre les véhicules indigènes, de construction robuste, et les produits étrangers meilleur marché mais sans valeur militaire. Enfin, des indemnités annuelles pourraient être versées pour les véhicules touchés par la réquisition et astreints à des inspections périodiques. Cette indemnité serait couverte par un impôt spécial frappant les véhicules inutilisables par l'armée, donc exemptés de la réquisition. Une réduction des taxes en faveur des camions prévus pour l'armée aurait également de très heureux effets, mais la Confédération devrait rembourser la différence aux cantons, sous une forme ou sous une autre. Un système fort simple consisterait à remettre aux détenteurs de véhicules touchés par la réquisition une certaine quantité d'essence exonérée des droits de douane.

Une hausse des taxes douanières sur les véhicules importés, ou un resserrement des contingents, sont peu recommandables en raison du tort que ces mesures causeraient, le cas échéant, à nos exportations. Les propositions formulées ci-dessus, elles, ont un caractère purement interne; elles ne sont motivées que par des considérations touchant à la défense nationale, et nos rela-

tions commerciales avec l'étranger ne sauraient en souffrir, entendu que la plupart des Etats ont pris depuis longtemps des mesures semblables.

On voit par ce qui précède qu'il existe divers moyens d'améliorer l'effectif des véhicules à moteur utilisables par l'armée sans provoquer une hausse inconsidérée de l'effectif total de ces véhicules. En raison de ces possibilités variées, le but recherché peut être atteint sans grande difficulté. Il importe seulement de l'atteindre le plus rapidement possible. Or, il faut prendre une décision sans tarder, car l'effet des mesures envisagées ne se manifestera que progressivement, et lentement.

Le problème de l'amélioration de notre parc de véhicules automobiles utilisables par l'armée est des plus graves. Il présente en outre un caractère d'extrême urgence. Il fait partie de nos préparatifs militaires au même titre exactement que celui de l'armement, de l'équipement et de l'entraînement des troupes. Le Conseil fédéral et les Chambres fédérales ont le devoir de l'examiner avec toute l'attention qu'il mérite, et de la résoudre dans le plus bref délai possible.

Petites nouvelles

Le système actuel de fourniture de chevaux et des mulets ne s'accorde plus avec le but que se propose la nouvelle organisation des troupes et qui consiste à accélérer la mobilisation. Dans l'intérêt de notre défense nationale, il convient de réorganiser ce système, l'estimation et la préparation des listes exigeant actuellement trop de temps. Le Conseil fédéral se propose en conséquence, dès 1938, de faire estimer sur place tous les chevaux et mulets aptes au service et d'établir des procès verbaux d'estimation. Une sorte de livret de service contenant toutes les indications nécessaires sera donc établi pour chaque cheval et chaque mulet apte au service. L'estimation sera l'objet d'un contrôle et d'une revision périodique et constituera ainsi la base de la fourniture des chevaux en cas de mobilisation. Le gros du travail étant de la sorte fait, les opérations de la mobilisation seront notablement réduites.

Les frais de cette préparation sont estimés à 420,000 fr. et figurent au budget du Département militaire pour 1938.

*

La classe d'âge 1917, année de guerre, a été recrutée en 1936 pour être instruite au cours de cette année. 28,680 jeunes gens ont été examinés et 21,347 trouvés aptes au service. 1991 furent renvoyés d'une année ou deux et devront se représenter plus tard au recrutement. La plupart d'entre eux (928) avaient un thorax insuffisant et 544 n'avaient pas atteint le degré de développement voulu. 4272 jeunes gens furent attribués aux services complémentaires par suite de développement insuffisant, d'acuité auditive ou visuelle trop faible, de maladie de cœur, de maladie des organes respiratoires, pieds plats, de goître, de déviation de la colonne vertébrale ou d'autres défauts semblables. Il n'y eut que 1070 inaptes au service, soit des tuberculeux, des simples d'esprit et des estropiés.

*

Les examens pédagogiques des recrues furent réintroduits pour la première fois, à titre d'essai, dans trois écoles de recrues d'infanterie de 1936. Ces épreuves ont été étendues, cette année, à des écoles de recrues des troupes légères et de l'artillerie, de telle sorte que 2000 hommes environ y furent soumis. Les examens écrits comprenaient à nouveau une composition et la rédaction d'une lettre. Les épreuves orales portaient sur des questions d'instruction civique, d'histoire nationale, d'économie publique et de géographie. D'une manière générale, les notes données furent meilleures que pour les travaux écrits, dont la forme et le fond laissent toujours à désirer.

Dans les troupes spéciales, par exemple chez les recrues cyclistes, dont la plupart ont suivi une école professionnelle, les résultats ont été plus satisfaisants que dans l'infanterie.

Jusqu'à l'introduction définitive de ces examens dans toutes les écoles de recrues, il sera procédé par étapes. C'est ainsi que, l'année prochaine, on a l'intention d'introduire ces épreuves dans une école de recrues de chacun des neuf arrondissements divisionnaires, soit à Lausanne, Colombier, Liestal, Aarau, Zurich, Lucerne, Berne, St-Gall et Bellinzone.

*

Des exercices combinés de défense passive et active à terre contre les raids aériens ont été exécutés dernièrement en Angleterre, dans les régions environnant l'estuaire de la Tamise. Quelques minutes aprés minuit, les sirènes de la région ont signalé le raid d'avions venant de Manston. Douze minutes plus tard, les villes de Gravesend, Chatham, Tilbury, Gillingham étaient plongées dans une nuit complète, cependant que les équipes de volontaires s'assemblaient aux points indiqués et que les projecteurs de l'armée territoriale fouillaient le ciel. Bien que, grâce aux précautions prises, les avions ennemis aient généralement manqué les buts qu'ils cherchaient à atteindre, les exercices à terre se sont déroulés comme si le bombardement avait réussi. Des incendies ont été allumés dans des cottages « condamnés », plusieurs zones ont été contaminées au gaz, etc.

Les mesures de défense passive ont été exécutées d'une manière si satisfaisante que l'amiral Evans a pu déclarer: « Les attaques aériennes ne représentent pas un danger très réel lorsque les populations civiles sont bien organisées. Au contraire, si elles ne sont pas entraînées, le danger peut être terrible »

*

Les écoles de pilotes et observateurs de cette année ont pris fin le 30 octobre à Dübendorf. L'école de pilotes a commencé le 19 avril et comprenait exclusivement des officiers de l'air qui avaient accompli au début de l'année l'école d'officiers et celle de défense contre avions.

Pour la première fois, on utilisa sur une large échelle l'appareil d'école Bücker « Jungmann » (construit en licence en Suisse), qui s'est très bien comporté. L'école d'observateurs a commencé le 2 août et était composée presque exclusivement d'officiers d'autres armes qui s'étaient librement inscrits.

L'aviation, selon la nouvelle organisation de l'armée, devant à l'avenir être considérablement renforcée, l'effectif de ces écoles était déjà plus élevé que les années précédentes.

*

A plusieurs reprises déjà, on a relevé qu'en développant et en perfectionnant l'équipement technique de notre armée, on a considérablement augmenté le volume des commandes passées à l'industrie et à l'artisanat; cette heureuse répercussion continuera de se faire sentir. En 1933 déjà, un crédit extraordinaire de 82 millions de francs a été ouvert à cet effet. A quoi vint s'ajouter, en 1936, l'important crédit extraordinaire de 235 millions en faveur de la défense nationale. L'excédent de souscription de l'emprunt a permis de créer une réserve de 100 millions pour les besoins imprévus de cette défense.

Depuis 1933, date du premier crédit, à fin septembre 1937, 55 millions environ ont été dépensés pour des achats extraordinaires de l'administration militaire, y compris les constructions d'arsenaux et de dépôts, ainsi que la fortification de la frontière. Pendant le dernier trimestre de 1937, une somme de 65 millions de francs environ sera dépensée en Suisse. Pour des commandes qui ont été passées, on dépensera, sous réserve de l'observation des délais de livraison, 88,7 millions en 1938, 58,4 millions en 1939 et 36 millions en 1940.

Actuellement, ont est en pleine exécution du programme extraordinaire d'armement, de sorte que l'industrie continuera à recevoir de ce côté-là une puissante impulsion.

*

Le Conseil fédéral avait établi en novembre 1936, en ce qui concerne les compagnies de volontaires pour la protection de la frontière, une prescription déclarant que le temps de service de ces compagnies serait de 6 mois. Il est apparu ces derniers temps que le recrutement des effectifs de ces compagnies était rendu plus difficile à la suite de la diminution du nombre des chômeurs. Le Conseil fédéral a décidé ce mois de fixer à 12 mois le temps de service de ces compagnies, afin de conserver des effectifs complets. Le supplément de solde a également été augmenté de 1 à 2 francs par jour, et cela, pour les soldats, les sous-officiers et les officiers. Les membres des compagnies de volontaires de protection frontière ont droit à huit jours de congé payé par an.

*

Un député au Conseil national ayant, dans une question au gouvernement, fait allusion à un ouvrage du général Weygand, paru en 1937, et où il est dit que les officiers français qui ont eu l'occasion de travailler avec l'état-major suisse connaissent sa solidité et sa fidélité aux engagements pris.

Le 6 novembre, le Conseil fédéral a répondu de la manière suivante:

« En 1916, puis principalement en 1917, des conversations ont été engagées, après entente avec le Conseil fédéral, entre les représentants du commandement de l'armée française et de l'état-major suisse, au sujet de la coopération des deux