

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 131 (1986)
Heft: 2

Artikel: "La Route et l'Armée"
Autor: Chevallaz, Georges-André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344668>

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: 08.07.2025

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

« La Route et l'Armée »

par Georges-André Chevallaz

Les offensives soviétiques dans la vallée du Panshir, en Afghanistan, mettent en relief l'importance stratégique de la route dans un pays de montagne. Cela sous deux aspects.

Le premier est que le massif dominant cette vallée permet de contrôler les routes principales conduisant de Kaboul vers le Nord, soit vers l'URSS, soit vers l'Est en direction de Peshawar au Pakistan.

Le deuxième aspect intéressant, c'est que les offensives soviétiques ont été stoppées net à l'endroit où s'arrêtent les routes. Malgré sa maîtrise du ciel, l'armée soviétique n'a pu progresser quand elle se trouvait privée de ses appuis lourds et de la logistique motorisée. La route est donc doublement essentielle, elle est à la fois un objectif d'attaque et un moyen.

Les temps passent. Les matériels, les équipements et les armements se modifient profondément, mais la route demeure indispensable à la stratégie comme elle l'est au commerce. Cela me paraît particulièrement évident pour le pays de montagne que nous sommes, par la difficulté des cheminements, les passages obligés, l'intérêt et le profit que l'on peut en tirer, l'importance politique et militaire qui s'y rattache et la garde qu'on doit en assurer.

En s'intéressant à Genève et à son pont, en établissant la colonie de

Nyon, César coupait la route de la Gaule aux Helvètes constamment prêts à partir en expédition. La nécessité de contenir, sinon de soumettre la Germanie amène, dès l'empereur Auguste, les Romains à développer le réseau routier helvétique soit par le Plateau, venant de Lyon et ayant remonté le Rhône, soit à travers les Alpes, par les Grisons, le Bernardin, le Julier, le Septimer, le Splügen, ou par le Saint-Bernard en Valais, carrossable dès la fin du 1^{er} siècle après J.-C., d'où l'importance militaire donnée à Saint-Maurice et à Martigny. De là aussi le statut politique privilégié donné à certaines régions alpines, ainsi le Valais, élevé au rang de « civitas », dont les magistrats accèdent, par leur fonction, à la citoyenneté romaine. Et ce système routier, rayonnant à partir de Rome, amenait au front de Germanie les légionnaires et les marchandises, avant que les tribus germaniques, utilisant sans doute les mêmes voies, ne déferlent sur l'Italie du Nord après avoir rompu les barrages du Rhin et traversé le Plateau.

On démontrera l'importance des routes en constatant que l'ouverture relativement tardive du Gothard au XIII^e siècle, passage le plus direct à travers les Alpes et débouchant sur des voies d'eau, coïncide avec l'alliance des trois premiers cantons que soulignent les pactes de 1291 et de 1315.

Il est évident que les Habsbourg, fort influents en Alsace, dans tout le centre de la Suisse et aux Grisons, à côté de leurs déjà vastes domaines autrichiens, valorisés encore par la couronne impériale dévolue à Rodolphe en 1273, avaient un intérêt majeur à contrôler cette route vers le sud dont le trafic se développait, tandis que les montagnards d'Uri, de Schwyz et d'Unterwald avaient un avantage politique et commercial à en demeurer les seuls maîtres. La route – dans sa précarité d'alors, chemin muletier ou voie à la rigueur utilisable par des chariots rustiques – se trouve donc à l'origine de la Confédération et elle sera, ultérieurement et traditionnellement, évoquée comme la justification de son existence indépendante: «La Suisse gardienne des cols au cœur de l'Europe.» Les Alpes, dans leur importance stratégique, dans leur relief tourmenté, et les vertus militaires de nos aïeux semblaient constituer en elles-mêmes à la fois un capital précieux et une dissuasion garantissant à notre pays la paix et la liberté pour les siècles des siècles.

Le mythe, hélas, s'est brisé en 1798. Une Confédération aux institutions fatiguées et sclérosées, manquant de solidarité et de cohésion, insuffisamment équipée et mal préparée à sa défense, fut rapidement culbutée par l'invasion française avant de devenir le champ de bataille des armées européennes.

Cela donna l'occasion aux trois grands écrivains militaires du début du

XIX^e siècle, à l'archiduc Charles, commandant des troupes autrichiennes, au général Jomini et à Clausewitz, de mettre en doute l'opinion jusqu'alors couramment admise que la montagne est inexpugnable et infranchissable, d'une part, et que, d'autre part, elle domine les champs de bataille de la vallée et de la plaine.

L'archiduc Charles – qui parle d'expérience – est particulièrement catégorique. Je le cite d'après la très remarquable étude du colonel Feyler, en 1924, sur «la Suisse stratégique». Parlant de «lieux communs prônés avec emphase», l'archiduc constate: «C'était un article de foi, tant dans l'armée autrichienne que dans l'armée française, qu'en occupant les montagnes on dominait la plaine. Le dicton «maître des sources et maître des bouches» faisait loi. La vérité de ce principe, mille fois reconnue dans les manœuvres, dans les combats, dans toutes les rencontres de la guerre, n'était pas douteuse sur le plan tactique. Mais on voulait l'étendre aux grandes conceptions stratégiques et l'on en tirait la conséquence qu'il fallait porter la guerre dans les montagnes pour obtenir des succès dans la plaine. Cette fausse induction fit naître l'opinion, générale à cette époque, que la Suisse était le boulevard de la France, comme le Tyrol était celui de l'Autriche et que l'occupation des hautes montagnes de l'Europe devait être le premier objet des opérations.»

Jomini va dans le même sens, d'une manière plus nuancée, en signalant

qu'il est relativement facile à une armée d'invasion manœuvrant dans la plaine de bloquer la sortie des vallées et de protéger ainsi ses flancs. Il dénonce l'erreur commise par le Directoire en s'aventurant en Suisse et en s'exposant ainsi à la dispersion de ses forces.

Clausewitz renchérit et se rencontre avec l'archiduc Charles et avec Jomini pour constater la valeur relative de la défense en montagne. Jomini estime que la lutte en montagne «constitue la partie romantique de la tactique des combats». Faute de communications intérieures permettant l'articulation des réserves qui seules permettent une victoire décisive, l'armée défendant un massif montagneux sera contrainte à un dispositif en cordon que l'adversaire pourra enfoncer avec les forces qu'il aura choisi de grouper sur le point de passage qui seul l'intéresse. Et Clausewitz évoque, avant de la connaître bien entendu, d'une manière prémonitoire en quelque sorte, la doctrine du réduit alpin que nous avons pratiquée de 1940 à 1944.

«Un général en chef, chargé de la défense d'une nation relativement faible vis-à-vis d'une attaque imminente, a rassemblé ses forces au prix des plus grands efforts et des plus grandes peines; dans son amour de la patrie, dans son enthousiasme, dans son ardeur, il espère écraser l'envahisseur... Nous ne pouvons donc nous empêcher de le plaindre lorsque, dans ces conjonctures, il se place avec toutes ses forces au milieu des montagnes, sur

un terrain à moitié obscurci par l'ombre des profondeurs et par celle des forêts, paralysé dans ses mouvements même par la forme du sol et s'exposant ainsi, inévitablement, aux attaques que renouvellera sans cesse un ennemi supérieur en nombre. Dès qu'il entre dans cette voie, il n'a plus à choisir: ... Il n'a plus de ressources que dans l'emploi le plus complet de tous les obstacles du terrain, et peut facilement en arriver au système de la guerre en cordon, de tous les systèmes celui qu'il faut éviter avec le plus de soin. Quant à nous, bien loin de voir un bon procédé défensif dans une bataille générale au milieu des montagnes, nous conseillerons toujours au défenseur de faire tout ce qui dépendra de lui pour n'y être pas contraint.»

Certes, en 1940, le général Guisan n'avait pas d'alternative à la doctrine du Réduit. Notre armée ne possédait alors ni les chars – à part la vingtaine de prototypes miniatures qu'on promenait dans les défilés – ni une défense antichar suffisante – 2 canons de 47 pour le front d'un bataillon – pour affronter sur le Plateau le déferlement des blindés de Guderian ou de Rommel. Mais la forte densité de structures du Réduit aurait tout de même permis une résistance durable et l'interruption de tout trafic ferroviaire par le Gothard et le Simplon. C'était la carte forcée.

Le haut commandement allemand en a d'ailleurs tiré les conséquences en revisant ses plans d'invasion au cours de l'été 1940 et en doublant le nombre

des divisions qu'il conviendrait d'engager pour mener la guerre de siège du Réduit.

Mais les propos des trois critiques militaires du début du XIX^e siècle gardent leur valeur. Autant que les passages alpins du nord au sud, c'est la traversée du Plateau qui intéressera en premier lieu l'agresseur éventuel venant de l'est, de l'ouest ou du nord. Elle lui permettrait de dominer plus de 90% de la population et des activités économiques du pays, le réseau ferroviaire et routier le plus perméable et, si ses effectifs étaient suffisants, de verrouiller efficacement le débouché des vallées des Alpes pour protéger les flancs de son axe principal du Plateau.

La défensive statique n'emporte jamais la victoire sur une offensive mobile qui choisit ses accents et ses efforts principaux pour obtenir la concentration de ses forces. Si la défense veut être en mesure de dissuader, tout en accrochant son infanterie aux points forts du terrain, elle doit être active et manœuvrière, pouvoir, elle aussi, regrouper ses réserves et concentrer ses forces de riposte avec rapidité: ce qui nous ramène à la route. Cette mobilité et efficacité de riposte implique une certaine mécanisation, une certaine motorisation, un réseau routier favorable de notre côté, des destructions préparées du côté de l'agresseur, une défense aérienne suffisante. Ajoutons que la haute consommation en carburant et en munition du combat moderne est aussi essentiellement tributaire d'une large motorisa-

tion du ravitaillement et d'un réseau routier bien réparti.

Ce choix d'une défense active et mobile conduite sur le Plateau ne ramène pas, cependant, le Corps alpin au niveau d'un club montagnard, s'adonnant aux sports de neige et à la cueillette de l'edelweiss. Il reste indispensable par les positions qu'il verrouille et qu'il peut tenir longtemps, par le contrôle essentiel des axes alpins, par les réserves opératives qu'il constitue en troupes entraînées et endurantes. Ses possibilités manœuvrières, par déplacement de réserves, ont été accrues considérablement par le développement des routes, des voies ferrées et des tunnels alpins routiers comme le Gothard, ferroviaires comme la Furka. Elles pourraient être développées par l'acquisition d'hélicoptères de reconnaissance, de combat et de transport.

A vrai dire, le développement des routes, et des routes alpestres en particulier, a parfois été considéré comme contraire à notre indépendance et à notre défense. Constatant que la route du Simplon avait été construite par Napoléon dans un but stratégique analogue à l'opération du Grand-Saint-Bernard, et qu'elle pouvait rendre l'invasion de notre pays intéressante, Pictet de Rochemont en avait suggéré la destruction, pour neutraliser plus sûrement notre territoire. Dans les années 1861-1862, la Confédération octroya aux cantons d'Uri, de Schwyz, des Grisons et du Valais des subventions pour la cons-

truction de routes de liaison militaire, en l'occurrence les cols de la Furka, de l'Oberalp, de l'Albula, de la Bernina, l'Axenstrasse et quelques autres routes. Une minorité s'y opposa au Conseil des Etats, craignant qu'on ne facilite l'accès du pays à l'ennemi. Le conseiller aux Etats Welti, qui devait devenir conseiller fédéral, répondit: «Die militärische Bedeutung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und damit auch diejenige ihrer Neutralität wird durch die Strassenbauten nur erhöht.»

Et le divisionnaire Hans Frey, qui relatait ce propos dans la Revue automobile de mars 1935, constatait: «Sind alle diese Strassen vorhanden, so dass auf ihnen die langen Automobilkolonnen wie sie nötig sind für Transporte grosser Truppenmengen verkehren können, dann vermag unsere Armee innerhalb der Alpen zu operieren.» Ainsi donc, l'aménagement du réseau routier dans les Alpes, donnant aux troupes de montagne une mobilité plus grande, les dégageait de la «défense en cordon» et enlevait, en partie au moins, leur valeur aux appréciations négatives de l'archiduc Charles, de Jomini et de Clausewitz. Aux possibilités de barrage du terrain accidenté venait s'ajouter un minimum de capacité manœuvrière réhabilitant la défense alpine.

Si la route, dès les Romains, à travers le Moyen Age et les temps modernes, a revêtu une importance capitale pour les opérations militaires, en tant qu'objectif à tenir et à contrô-

ler, et en tant qu'artère d'acheminement, de manœuvre des réserves et de ravitaillement, il va bien sans dire que la motorisation et la mécanisation renforcent encore son rôle, dans un réseau routier en extension continue.

D'ailleurs, en 1759, lorsqu'il fixa pour la première fois une chaudière à vapeur sur un châssis de voiture, l'ingénieur Cugnot pensait construire un engin de guerre. Mais, au milieu du XIX^e siècle, c'est la valeur militaire du chemin de fer qui s'impose d'abord, dans la campagne de Napoléon III en Italie, en 1859, puis, d'une manière plus ample et plus méthodique, dans les guerres que le maréchal Moltke mène à la tête des armées prussiennes et allemandes contre l'Autriche, en 1866, et contre la France, en 1870-1871. On pourrait parler d'une victoire ferroviaire.

La stabilisation relativement rapide des fronts, en 1914-1918, et la guerre de position qui caractérise cette guerre, ne souligne pas encore toute l'importance de la route et de la motorisation. On doit toutefois noter l'engagement des taxis parisiens acheminant, en 1914, les réserves qui permettent aux Français d'emporter la première victoire de la Marne et l'apparition, par petits groupes peu significatifs, des chars de combat britanniques sur la Somme, en 1916.

Le déferlement des blindés allemands et de leurs longs convois logistiques en Pologne, en France et en Russie, n'a pas besoin de longs commentaires sur l'importance décisive du

réseau routier dans la conduite de la guerre moderne. Ni la densité des bombardements aériens, ni les engagements nucléaires tactiques ne suffisent à gagner la guerre: car l'objectif est moins de détruire que d'occuper. La route garde donc toute sa valeur. Et cette considération même, et plus encore les potentiels déments de représailles disponibles, nous font douter de l'engagement atomique massif dont les conséquences suicidaires ne sauraient échapper. L'engagement atomique est plus un moyen de chantage à la peur et au désarmement unilatéral de l'Europe occidentale, qu'un moyen de conduire la guerre.

Mais revenons à la route et à la Suisse. Nous avons, comme d'habitude, suivi les développements techniques avec une lenteur prudente. Les moyens financiers étaient comptés et la tradition pèse, dans l'armée, d'un poids tout particulier. N'a-t-on pas dit des généraux qu'ils préparaient presque toujours la guerre précédente? Et le cheval a bénéficié d'une très longue prédilection.

C'est une armée suisse à pied et à cheval qui mobilise au début d'août 1914, et c'est encore au cheval que sera consacrée la partie importante du rapport déposé par le commandant en chef au lendemain du service actif. On comptait 61 000 chevaux devant être requis sur un effectif total de 116 000.

Quant au parc automobile civil, il comptait, en 1910, 2276 voitures, 326 camions, 4647 motocyclettes. Soit une voiture pour 1435 habitants.

L'armée avait prévu, pour ses besoins, la mobilisation de 166 voitures et 182 camions. Pour citer le rapport du chef de l'EMG: «Les difficultés furent grandes au début. On ne disposait pas de réserves de carburant, ni de pièces de rechange et le personnel se composait d'hommes recrutés un peu partout sans aucune sélection... Il manquait de discipline militaire ainsi que des connaissances nécessaires à l'entretien de voitures. Son équipement laissait énormément à désirer.»

A la fin de 1918, le service des automobiles, organisé enfin, devait disposer de 800 autos, de 1200 camions et de 4500 of, sof et sdts. L'armée ayant acquis 500 camions, la moitié étaient réquisitionnés en temps de mobilisation générale, ainsi que la plus grande partie des voitures. Le rapport souligne que la réquisition fut facile tant que subsista, pour les civils, l'interdiction de circuler. Il y eut, ensuite, quelques réclamations... Le rapport souligne l'extrême difficulté d'obtenir des crédits. Les rapports du général et du chef EMG à la fin du service actif consacraient des pages remarquables à l'instruction et à l'éducation du soldat, de longues considérations sur l'effectif et la santé des chevaux, d'abondantes listes de matériel et de munitions, des propositions d'organisation et d'armement nouveau, mais sur 439 pages, 10 lignes seulement relèvent l'importance stratégique de l'automobile et «l'espoir que nous serons à l'avenir mieux placés en ce qui concerne les moyens

de transport...». La selle pèse encore plus que le volant.

En 1939, pour les quelque 125 000 véhicules à moteur civils, l'armée dispose de 18 000 véhicules, qui seront 34 000 à la fin du service actif, malgré les graves difficultés d'importation. Le parc de 24 chars Skoda ne fut pas augmenté.

«Au début de la mobilisation, constate le rapport du chef de l'EMG, la situation en carburant, pneus et pièces de rechange était très mauvaise.» La composition du parc des véhicules à moteur de réquisition était très hétérogène, comprenant quelque 3000 types divers de véhicules.

Ces constatations sévères tracent une doctrine pour l'avenir.

Depuis 1945 – mieux que ce ne fut le cas entre les deux guerres – l'armée a constamment renforcé sa préparation matérielle et la motorisation n'a pas été négligée. Qu'on en juge à quelques chiffres actuels :

- 780 chars de combat,
- 1 350 chars de grenadiers et autres véhicules blindés,
- 260 obusiers blindés,
- 83 000 véhicules à moteurs dont les $\frac{2}{3}$ réquisitionnés sur un effectif civil de 2,5 millions de voitures, et
- 44 000 camions.

Enfin, il faut apprécier la constitution de réserves de carburant et de matériel, ainsi que la formation plus poussée du personnel de conduite comme de la troupe d'entretien.

Sans doute notre armée demeure-t-

elle, plus que celles de l'OTAN ou l'armée française, une armée d'infanterie, à 40% de ses effectifs, à près de 60% de ses effectifs combattants, ce qui lui permet une défense étoffée, échelonnée en profondeur, conforme aux thèses des généraux belge Close, allemand Uhle-Weittler, ou français Copel, qui critiquent le dispositif de «défense en avant» de l'OTAN, trop exclusivement mécanisé, trop linéaire, insuffisamment dense, inexistant dans la profondeur du pays.

Mais, comme je l'ai dit, notre défense à prédominance d'infanterie ne saurait rester statique. Elle doit être active, manœuvrière et agressive. Cela postule un certain degré de mécanisation, et le renouvellement du matériel char qui rend indispensable l'acquisition de quelque 400 Léopard II, que le souci du know-how de notre industrie et le maintien de places de travail nous a fait souhaiter fabriquer sous licence, même au prix d'un renchérissement sensible. Car seuls des chars rapides, souples, au tir dense et précis, peuvent nous permettre des opérations de riposte ou de nettoyage menées avec décision et efficacité.

Nous comptons 15 hommes au kilomètre carré. Le dispositif de l'OTAN, y compris l'engagement français en République fédérale, en inscrit 6. Cette densité due à notre armée de milices, mobilisant 10% de la population, intègre d'ailleurs opportunément le peuple à sa défense.

Cette conception de la défense, dense, échelonnée en profondeur,

mais active et manœuvrière, impose dans le terrain, malgré tout coupé de notre Plateau – et d'ailleurs aussi dans nos Alpes –, un réseau routier assez dense. On dira, sans doute, que ce réseau profitera aussi à l'agresseur. Je répliquerai que notre relief accidenté canalise l'attaque, que 2000 destructions préparées aux coupures importantes retarderont l'avance ennemie,

que les noyaux d'infanterie subsistant en dehors des axes freineront encore, par leurs opérations de commando, les colonnes adverses. Il y a, dans ces conditions particulières du terrain et dans notre densité de défense en profondeur, tout lieu de croire que la route jouera son rôle à notre profit.

G.-A. C.

Communiqué

Association Saint-Maurice pour la recherche de documents sur la forteresse

Assemblée générale

vendredi 7 mars, 18 heures, à Morges.

Conférence du chef d'arme du génie et des fortifications, M. le divisionnaire Rolf Siegenthaler.

Voyage «De Briançon à Toulon»

du jeudi 28 août au dimanche 31.

Se renseigner pour le détail auprès de l'Association. 1892 Lavey-Village.