

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 94 (1949)  
**Heft:** 10

**Artikel:** La police des routes  
**Autor:** Verrey, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342446>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

# REVUE MILITAIRE SUISSE

---

Pour la Suisse :  
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—  
3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT

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

Prix du numéro : fr. 1.50

RÉDACTION : Colonel-brigadier Roger Masson

ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 3 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A., Rue de la Tour 8, Lausanne

---

## La police des routes

---

Les critiques faites à la suite de nos manœuvres de l'après-guerre ainsi que les comptes rendus et les reportages, illustrés ou non, des journalistes appelés à suivre ces manœuvres ont signalé souvent l'insuffisance des mesures prises dans le domaine de la police des routes ou même l'absence totale de telles mesures. Embouteillages spectaculaires, erreurs de parcours, rondes désordonnées des véhicules automobiles ont attiré l'attention des profanes comme des chefs responsables et mis en évidence la nécessité absolue de l'engagement d'une police des routes.

Il semble à ce propos toutefois que le spectateur civil comme l'acteur soldat, sous l'influence encore des récits, des photos ou des films de la dernière guerre et de l'après-guerre, a un peu tendance à voir surgir sur le passage ou le long des colonnes motorisées des agents de la circulation, supérieurement équipés, tels les prestigieux MP de l'armée américaine. Dans notre armée, police des routes et gendarmerie d'armée sont deux services différents, chargés l'un de la réglementation de la circulation routière et l'autre de tâches de police proprement dites, ce qui ne les empêcherait pas, évidemment, de collaborer parfois ensemble en cas de mobilisation.

Une première remarque s'impose. Il est tout à fait normal qu'une troupe qui se trouve brusquement dotée de nombreux véhicules automobiles ne sache pas, avant d'avoir fait les expériences nécessaires, cuisantes parfois, comment elle doit utiliser au mieux ce matériel et quelles en sont les servitudes. Un long apprentissage est nécessaire, pour les chefs comme pour les hommes, pour passer du stade de la simple école de conduite à celui de l'emploi du véhicule isolé ou de la colonne motorisée dans tous les terrains et dans toutes les circonstances du combat. Il est humain, en outre, qu'avant de savoir s'en servir rationnellement, un engin comme la jeep soit au début un « jouet » nouveau et amusant, capable d'exécuter les performances les plus extraordinaires.

La motorisation, relativement récente et rapide de nombreux corps de troupes, a placé surtout les chefs devant de nouvelles exigences ; un commandant de groupe d'artillerie hippomobile par exemple, motorisé presque du jour au lendemain, échange ses 460 chevaux contre 90 véhicules automobiles environ ; l'infanterie elle-même possède maintenant un parc imposant de voitures. Si les connaissances théoriques et techniques nécessaires sont relativement simples à assimiler, la pratique, elle, ne s'acquiert qu'avec le temps et trois semaines de cours de répétition sont bien courtes pour arriver à des résultats satisfaisants. S'il est aisé de mettre à couvert un détachement ou de camoufler une pièce ou un véhicule hippomobile, la chose devient plus délicate quand il s'agit d'un ou de plusieurs camions. D'autre part, notre terrain très particulier offre de sérieuses difficultés au chauffeur comme au commandant de la colonne. Caractérisé enfin par la densité ou au contraire par la rareté des voies de communication, par la nature de la chaussée et de ses abords immédiats, par la présence ou l'absence de couverts, par le tracé de la route particulièrement accidenté en montagne, notre réseau routier demande pour être utilisé intelligemment des connaissances techniques et tactiques très poussées.

Au nombre des questions d'instruction proprement dites, il convient de signaler ici deux facteurs qui contribueront dans une large mesure à faciliter le travail des organes chargés de la police des routes :

1. Instruire les chauffeurs à n'arrêter leur véhicule qu'à *couvert* en évitant, pour gagner le couvert, de laisser des traces des roues dans un champ par exemple ce qui ferait perdre automatiquement tout le bénéfice de cette mise à couvert,

à ne pas manœuvrer n'importe où, car ces manœuvres créent des embouteillages et immobilisent les véhicules qui suivent,

à maintenir la liaison avec les autres véhicules en marche et à l'arrêt. En marche, le chauffeur ne doit pas suivre à tous prix le véhicule qui précède mais au contraire contrôler aux bifurcations si le véhicule qui suit a remarqué la nouvelle direction prise. A l'arrêt, lorsque les couverts sont éloignés, le chauffeur doit également s'assurer que le véhicule qui va le suivre est prêt à le faire. A ce propos et quelle que soit la situation tactique, de jour et même par les nuits claires, les distances entre véhicules devraient être de 200 à 300 mètres car l'attaque au sol d'un seul véhicule n'est guère rentable pour l'avion ; mais ces distances très grandes ne peuvent guère être respectées en principe que par de petites colonnes. Qu'on se représente à ce propos, exemple frappant d'une des graves servitudes des colonnes motorisées, l'encombrement d'une route par un régiment de dragons motorisés en formation de marche normale qui occupe un tronçon de route de 20 kilomètres environ, parcouru en 50 minutes, ou de 50 kilomètres environ en formation de défense contre avions avec une durée d'écoulement de plus de deux heures !

2. Instruire les hommes à quitter rapidement les véhicules pour se mettre à couvert, pour progresser ou pour prendre position.

Les chefs doivent ici, encore plus qu'ailleurs, faire acte de

commandement pour prévoir, organiser et donner les ordres nécessaires. Un arrêt avec mise à couvert ou suivi d'une entrée immédiate au combat, un départ de colonne, exigent une discipline de route très stricte sans laquelle les dispositions les meilleures prises par la police des routes resteraient inopérantes.

\* \* \*

Dans les armées étrangères, les formations de police des routes font en général partie intégrante des grandes unités d'armée blindées ou motorisées. Ces formations progressent avec les éléments d'avant-garde ou même avec les éléments de reconnaissance et procèdent au fléchage des itinéraires ou à la mise en place de jalonneurs (deux à trois compagnies spécialisées par division blindée ou motorisée). Le caractère nettement offensif des armées des grandes puissances, armées destinées à rouler sur de longues distances en pays ennemi, nécessite en effet l'engagement d'une police des routes très largement dotée en hommes et en moyens. Dans notre armée, il convient toutefois de s'inspirer de ce qui se fait ailleurs tout en restant dans la limite de nos besoins. Les troupes légères, sur ce principe, ont attribué organiquement des détachements de police des routes à certaines de leurs formations. C'est ainsi que l'on trouve une section de motocyclistes (circulation) à l'escadron ou à la compagnie d'état-major du régiment de dragons et du régiment de cyclistes de même qu'à la compagnie de chasseurs antichars et à la compagnie d'état-major de la brigade légère.

Dans les autres troupes motorisées, partiellement ou momentanément motorisées comme le régiment d'infanterie transporté par colonnes de transports de troupes PTT, la police des routes est *à la charge de la troupe elle-même*. Nous verrons plus loin les moyens et les missions de la police des routes de l'armée.

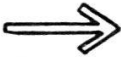

La troupe doit donc organiser son propre détachement de police des routes en en prélevant les éléments nécessaires sur

ses effectifs. Ce détachement *ad hoc*, d'un effectif variable en fonction de l'importance du corps de troupes, des moyens disponibles et de la longueur des itinéraires devrait entrer automatiquement en fonction dès que la troupe se déplace. Cadres et soldats sont désignés une fois pour toutes et instruits en vue de cette tâche particulière au même titre que les autres spécialistes (section du SR par exemple). Le chef du détachement de police des routes est normalement un officier automobiliste, dans les corps de troupes où les unités qui en possèdent ou sinon, dans l'infanterie peut-être, l'officier de renseignements. La mission de ces détachements, dotés de motocyclettes et de voitures automobiles, consiste dès qu'il y a mouvement à *préparer* l'itinéraire. Il s'agit d'une part de flécher ou de jalonner cet itinéraire et, d'autre part, de prendre liaison avec d'autres organisations de police des routes, polices cantonales ou municipales en temps de paix, organisations du service territorial ou de l'armée en période de mobilisation ou en temps de guerre. Cette prise de contact est indispensable pour que le déplacement prévu du corps de troupe s'intègre sans heurts dans le trafic routier.

Le régiment d'infanterie peut ainsi disposer pour son détachement de police des routes de 5 motocyclistes par bataillon, 1 de la compagnie grenadier, 14 de la compagnie de DCA et 8 ou 9 de la compagnie de renseignements ; soit au total, pour un régiment doté d'une compagnie de DCA : 38 motocyclistes (ou 24 motocyclistes dans les régiments qui n'ont pas encore de compagnie de DCA). Ce chiffre de 24 est du reste largement suffisant, d'autant plus qu'il est toujours possible de mettre un homme sur le siège arrière des motocyclettes. Un groupe d'artillerie, pour sa part (groupe d'obusiers de campagne, de canons ou d'obusiers lourds) peut mettre sur pied une formation de 18 motocyclistes aux ordres de l'officier auto. L'OEMT 47 (organisation des états-majors et des troupes) contient les données nécessaires pour l'organisation sur le papier des détachements de police des routes des corps

de troupes ou unités indépendantes ; dans les cours de répétition, cette organisation variera de cas en cas, en fonction des moyens disponibles en véhicules automobiles et plus particulièrement en motocyclettes.

Au lieu de *jalonner* l'itinéraire (postes et agents de la circulation), il est possible d'économiser du personnel et de se contenter de *flécher* l'itinéraire en faisant placer à l'avance quelques flèches en bois par des hommes montés sur une jeep ; une deuxième équipe, en queue de colonne, fait disparaître les écriteaux ou les inscriptions dessinées éventuellement à la craie.

Ces simples flèches  ou au contraire  peuvent donc porter aussi une inscription quelconque (signes conventionnels ou noms camouflés) et être fabriqués à peu de frais tout en restant une fois pour toutes dans le matériel de l'unité de corps de troupes. En lieu et place de flèches, il peut être indiqué parfois de poser des *panneaux d'affichage* (pour signaler différents itinéraires ou stationnements), pancartage selon la terminologie française, ou de *baliser* la route de nuit avec des lanternes ou des bandes de papier lumineux. Ce fléchage, marquage (pancartage), balisage ou jalonnement de la route peut être complété enfin par une signalisation routière rendant les conducteurs attentifs aux particularités du réseau routier (signal N° 6 « autres dangers » lorsque des obstacles quelconques — barricades, destructions, etc. — entravent la circulation).

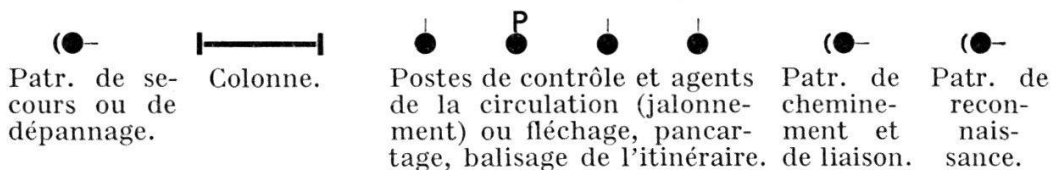
Pour réaliser un déplacement dans les meilleures conditions possibles, cette organisation de police des routes peut être utilement complétée par d'autres mesures :

— patrouille de cheminement et de liaison, avant-garde en quelque sorte, renforcée éventuellement par des sapeurs, à même de disposer des délais nécessaires pour reconnaître les itinéraires et écarter les obstacles, patrouille destinée également à prendre liaison avec d'autres troupes ou encore avec

les organes du service territorial ou de la police des routes de l'armée. L'envoi préalable d'une patrouille de cheminement est tout spécialement indispensable en temps de guerre pour déceler à temps les obstacles imprévus et préparer la mise à couvert de la troupe ou le détournement des colonnes par d'autres itinéraires,

— patrouille de secours ou de dépannage, arrière-garde, comprenant des soldats sanitaires et des mécaniciens pour secourir les hommes et les véhicules accidentés. En temps de guerre, ce détachement prend toute son importance pour libérer la route des véhicules détruits et réparer rapidement les véhicules légèrement endommagés.

Représentée d'une façon tout à fait schématique l'image d'une colonne serait la suivante :



A côté de ces dispositions, l'organisation d'un mouvement par route demande d'autres préparatifs d'ordre technique, liés du reste à des considérations d'ordre tactique, et que je cite rapidement : — choix de l'itinéraire (routes secondaires bordées de nombreux couverts, dépourvues d'ouvrages d'art et d'endroits exposés aux actions de l'adversaire — défilés, croisements importants, localités, etc.) — choix du moment (nuit, conditions atmosphériques défavorables), — choix de la vitesse de marche, du mode d'éclairage, du fonctionnement de la colonne, etc.

En temps de guerre et en fonction de la situation, ces mesures d'ordre technique nécessaires pour permettre le déplacement d'une troupe dans de bonnes conditions doivent être complétées par toutes les mesures d'ordre tactique indispensables pour assurer la sûreté terrestre et aérienne du mouve-



ment (exploration — avant-garde ou éléments de sûreté — guet, alarme et défense contre avions et contre chars, flanc-gardes, etc.).

Sur un itinéraire donné, les mesures de sûreté générales peuvent avoir été ordonnées par le commandement supérieur (bouchons antichars, DCA) mais elles ne dispensent jamais le commandant d'une colonne des mesures à prendre pour la sûreté rapprochée de la colonne elle-même. En effet, même si le commandant d'une colonne sait que nos troupes sont au contact à une certaine distance ou que sa marche s'opère très à l'arrière des lignes, il ne doit pas perdre de vue qu'un adversaire moderne *est partout* et qu'il doit être prêt, par des dispositions judicieuses tant actives que passives, à faire face à une intervention quelconque de l'ennemi, terrestre ou aérienne. De petites actions de détachements de saboteurs, de chasse ou de destruction sont toujours possibles et toujours très rentables lorsque l'on n'est pas sur ses gardes.

\* \* \*

Le *service routier de l'armée*, organisation qui n'entre en fonction qu'au moment d'une mobilisation, a une double mission : la réglementation de la circulation routière, l'entretien et la remise en état du réseau routier. Le service territorial et l'armée de campagne ont chacun leur propre service routier.

Celui du service territorial est une organisation stable, liée au sol, répartie sur l'ensemble du territoire ; il constitue l'ossature générale de tout le service routier de l'armée. Il comprend les organisations civiles de circulation (polices cantonales et municipales) ainsi que celles des travaux publics des cantons (cantonniers, voyers, etc.). Le service territorial détient en outre, de par sa fonction même, les connaissances et la documentation nécessaire pour renseigner ceux qui sont appelés à emprunter un itinéraire donné sur les conditions locales de circulation et d'état du réseau routier (état de la chaussée, débit, ressources locales, etc.).

Le service routier de l'armée de campagne comprend, à l'armée, des états-majors spécialisés, *les commandements de routes*, chargés dans un secteur ou sur un itinéraire donné de toutes les questions de circulation et d'entretien. Le nombre et la nature des formations spécialisées attribuées aux commandements de routes est fonction de leur mission. Les corps d'armée possèdent également leur propre organisation de police des routes. Les moyens de la police des routes de l'armée de campagne comme ceux du corps d'armée viennent se greffer ainsi sur ceux du service territorial ou simplement les compléter.

La mission générale de la police des routes est de tout mettre en œuvre pour assurer l'écoulement du trafic qui ne doit être ni entravé, ni interrompu, ni à plus forte raison arrêté. Il est bien entendu que la police des routes n'a, par contre, ni les moyens, ni la possibilité de s'opposer aux entreprises terrestres et aériennes de l'ennemi ; son rôle, dans ce domaine, ne peut être que passif : barrage des routes, mise à couvert des colonnes, détournements pour éviter certains carrefours, tronçons de routes ou certaines localités, engagement des formations spécialisées de remise en état lorsque le réseau routier a été bombardé ou un ouvrage d'art détruit, etc.

Les organes d'exécution de la police des routes, soit actuellement encore les *compagnies territoriales de cyclistes* des commandements de route et des corps d'armée, règlent la circulation routière en plaçant des agents de la circulation ou des postes de contrôle, en mettant des patrouilles d'accompagnement ou des guides à disposition de la troupe et en engageant des patrouilles de contrôle.

Porteur d'un casque blanc ou d'un casque recouvert d'une housse blanche, muni de manchettes blanches, armé, *l'agent de la circulation* règle l'écoulement du trafic aux carrefours et bifurcations, aux endroits dangereux tels que les passages à niveaux, les barricades ou les tronçons de routes endommagés à l'aide de mouvements des bras, de palettes, de dra-

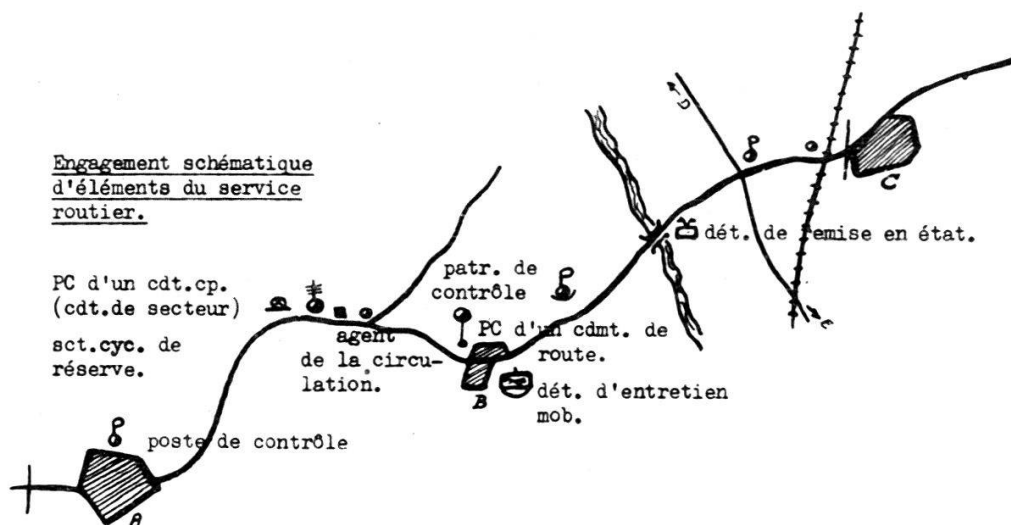
peaux ou de signaux acoustiques et de nuit, au moyen de signaux lumineux. La couleur de ces drapeaux ou signaux a la même signification que pour le trafic civil : rouge, arrêt ; vert : circulez ; jaune : attention !

Le *poste de contrôle* comprend un certain nombre d'agents de la circulation dont le travail est coordonné par le chef de poste en fonction des mouvements prévus : circulation à double ou à simple courant, priorités, arrêt de colonnes arrivant par des routes latérales, etc.

La *patrouille de contrôle* surveille les colonnes en mouvement, intervient en cas d'incidents ou d'accidents, maintient la liaison entre les organes de la police des routes et entre la police des routes et la troupe.

La police des routes de l'armée et des corps d'armée procède enfin, de même que la police des routes de la troupe, au jalonnement, au fléchage, pancartage et balisages des itinéraires.

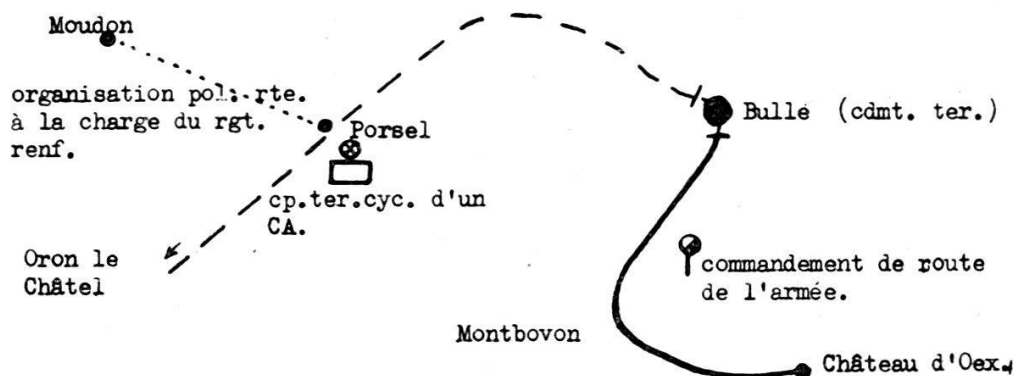
A côté de ses formations de police des routes proprement dites, le service routier dispose encore de formations spécialisées d'entretien, chargées de maintenir la chaussée en bon état sur les routes mises à forte contribution et de formations de remise en état de la route et des ouvrages d'art, éventuellement de dépannage. Les détachements de remise en état sont transportés rapidement sur place lorsqu'un tronçon de route



ou un ouvrage d'art a été détruit ou sont stationnés a priori à proximité du pont ou du point de passage plus particulièrement menacé par les interventions possibles de l'aviation ennemie.

Une troupe qui doit emprunter l'itinéraire A-B exécute son déplacement sur la base d'un ordre de mouvement émis par l'échelon supérieur : régiment, division, corps d'armée ou éventuellement même armée. Cet ordre comprend en général une rubrique spéciale « circulation routière » qui indique les instances responsables de la réglementation routière sur des tronçons de route donnés, selon la formule : « le régiment, la division, le corps d'armée ou l'armée règle la circulation routière sur l'axe C-D ou sur la route de D à F ». Cela implique pour la troupe en question, l'obligation d'assurer sa propre police des routes sur les tronçons de route ou les routes qui ne sont pas contrôlées par l'armée ou le corps d'armée et de prendre contact avec les organes du service routier placés le long de son itinéraire.

Prenons un exemple concret. Un régiment d'infanterie renforcé doit se déplacer de la région de Moudon à celle de Château-d'Oex en deux étapes. Le régiment sait, par la lecture de l'ordre de mouvement, que l'armée règle la circulation sur la route de Bulle (non compris)-Montbovon-Château-d'Oex et le X<sup>e</sup> corps d'armée sur la route Oron-le-Châtel-Bouloz-La Joux-Bulle (non compris). Il en résulte que le régiment doit assurer sa propre police des routes sur le tronçon Moudon-Montet-Vauderens-Porsel. Il devra prendre en outre liaison



pour la traversée ou le détournement de Bulle avec le commandement territorial régional de Bulle puis, pour le reste de l'itinéraire, avec les organes de la police des routes de l'armée et du corps d'armée.

Cette liaison sera donc réalisée pour le parcours Porsel-Bulle au PC du commandant de la compagnie territoriale de cyclistes, commandant de ce secteur routier. Ce dernier orientera le régiment (adjudant, officier de liaison, éventuellement officier de renseignements) sur son organisation — emplacement des postes de contrôle et agents de la circulation — et également sur les servitudes auxquelles le mouvement de la troupe sera soumis parce que d'autres colonnes emprunteront le même itinéraire en tout ou partie seulement. Au PC du commandant de la région territoriale à Bulle, le passage du régiment renforcé dans cette localité sera réglé en détails : itinéraire, agents de la circulation, fléchage ou éventuellement guides. Cette mission de liaison se terminera enfin au PC du commandant du commandement de route engagé par l'armée sur la route Bulle-Château-d'Oex. C'est de cette façon seulement qu'il sera possible d'organiser au mieux puis d'exécuter le mouvement prescrit, toujours aisé en temps de paix mais très délicat en période de guerre car le trafic militaire, de nuit, sera souvent intense : troupes à pied ou hippomobiles, véhicules automobiles isolés ou en colonnes, transports de ravitaillements et d'évacuations, etc., sans compter tous les incidents inattendus, les destructions mêmes qui se produiront certainement et qui exigeront des arrêts à couvert ou des détournements.

Il nous a semblé utile, au moment où des questions de circulation routière prennent dans notre armée une importance toujours plus grande, de renseigner plus particulièrement nos camarades de l'infanterie sur un problème, celui de la police des routes, problème qui a peut-être été parfois un peu négligé jusqu'à présent.

Major H. VERREY.