

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 17 (1872)  
**Heft:** (4): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse

**Artikel:** Organisation des compagnies de train des équipages  
**Autor:** Paquier  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-333033>

### **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:** 18.03.2025

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

# REVUE DES ARMES SPÉCIALES

Supplément mensuel de la REVUE MILITAIRE SUISSE, n° 4 (1872).

---

## ORGANISATION DES COMPAGNIES DE TRAIN DES ÉQUIPAGES.

*Rapport présenté par M. le major fédéral Paquier, à la réunion des officiers  
à Lausanne, le 5 février 1872.*

Notre organisation militaire actuelle semble avoir eu pour but unique de mettre en ligne le plus grand nombre d'hommes possible; elle s'en est remise au patriotisme de la population et à l'énergie des officiers pour suppléer à l'absence presque complète des corps auxiliaires. Or, messieurs, les dernières guerres et notre campagne d'hiver de 1871 nous ont suffisamment prouvé qu'une armée nombreuse ne peut tenir campagne si ces corps auxiliaires sont insuffisants; elles nous ont prouvé aussi qu'une armée ayant en ligne un effectif inférieur à celui de l'adversaire peut offrir une résistance beaucoup plus grande si ses transports et ses approvisionnements de toute nature sont parfaitement organisés et assurés dès le début des hostilités.

Le projet de M. le conseiller fédéral Welti a le même défaut. Il augmente considérablement l'effectif de toutes les armes, mais ne dit pas un mot de ce qui tient une si grande place dans les armées allemandes, les colonnes de bagages et les colonnes d'approvisionnements.

Les commissaires des guerres fédéraux qui ont fait la dernière campagne ont si bien senti les inconvénients du système actuel, qu'ils réclament maintenant à grands cris la création d'un corps du Commissariat. D'autres officiers ont été frappés des lacunes qui les touchaient de plus près et demandent les uns des colonnes de bagages, les autres des parcs de division plus complets.

Il est certain qu'une nouvelle organisation militaire fédérale, supprimant l'échelle des contingents, aura pour effet d'augmenter considérablement l'effectif de l'armée. Si cette augmentation est attribuée presque en totalité aux troupes en ligne, les dangers très-sérieux que nous courrons actuellement seront doublés. Au lieu d'avoir une armée se mouvant difficilement et peu approvisionnée, nous aurons une grosse armée qu'il ne sera plus possible ni de nourrir, ni de faire manœuvrer, pour peu que les circonstances du terrain et de l'atmosphère soient défavorables.

Enfin si nous n'augmentons pas le chiffre des munitions attribuées aux parcs de division, nous courrons le risque de ne pas pouvoir remplacer suffisamment les munitions employées un jour de combat.

Le train des équipages est un des corps auxiliaires de l'armée; il faut qu'il ait un effectif correspondant à celui des troupes qu'il doit servir et que son organisation soit établie d'après la répartition générale de l'armée. Ne voulant et ne pouvant pas étudier cette organisation suivant chacun des systèmes de répartition proposés pour l'armée fédérale, j'ai pris pour base de ce travail la répartition du 16 juillet 1870 et ai cherché à me rendre un compte aussi exact que possible des besoins que cette répartition pourrait avoir à satisfaire au moyen du train des équipages.

Les services exigés du train sont de deux natures :

- a) Transport des voitures des parcs de division.
- b) Transport de toute espèce de voitures et d'approvisionnements, remplaçant ainsi les chars de réquisition qui sont absolument condamnés.

Le service du train aux parcs de division ressemble extrêmement au service d'une batterie qui n'irait jamais au feu. L'emploi de ces compagnies n'exige pas une organisation qui permette de détacher pour longtemps des petites fractions de ce corps.

Par contre, le service des approvisionnements, et surtout le transport des colonnes de bagages exigent que les compagnies du train des équipages puissent détacher, pour un temps illimité, telles subdivisions de ce corps qu'il sera nécessaire. Il faudra donc un grand nombre de sous-officiers pour commander chacun de ces détachements.

N'ayant pas à traiter la question des parcs de division, je m'attacherai spécialement à l'organisation des compagnies du train des équipages.

Ce train doit être employé :

- a) Au transport des voitures de ligne ;
- b) Au transport des matériaux réclamés par certains états-majors, tels que poutres, rails, etc. ;
- c) Au transport des blessés ;
- d) Au transport des voitures du commissariat.

Le transport des voitures de ligne exige :

	Sous-officiers.	Soldats.	Chevaux de trait.
Par brig. d'infant. à 4 bat.,	4	25	50
Escadron de cavalerie,	0	2	4
Brigade de carabiniers,	1	10	20
Sapeurs du génie,	0	2	4
Etat-major de division,	1	4	4

Il faut ainsi par division un total de 14 sous-off. 93 soldats. 182 ch. de trait.

Je composerais donc la compagnie de train de ligne comme suit :

- 1 capitaine ;
- 2 lieutenants ;
- 1 sergent-major ;
- 1 fourrier ;
- 5 maréchaux-de-logis ;
- 10 brigadiers ;
- 1 trompette ;
- 95 appointés ou soldats ;
- 4 chevaux d'officiers ;
- 18 chevaux de selle ;
- 182 chevaux de trait.

Les colonnes d'approvisionnements pour le commissariat pourraient être composées de la manière suivante :

Admettant qu'une division compte en chiffres ronds 10,000 hommes et 1,000 chevaux, la quantité de vivres et fourrages absorbés chaque jour doit être évaluée à 600 quintaux, soit 3 livres par homme et 30 livres par cheval. Cependant le commissariat ne doit pas se préoccuper outre mesure du ravitaillement complet de l'armée. On trouvera toujours sur place une certaine quantité de vivres et fourrages ; la viande pourrait aussi être transportée sur pied. 15 livres d'avoine peuvent parfaitement remplacer la ration réglementaire (dite forte ration) de 10 livres d'avoine et 12 de foin. Enfin la paille pourrait être supprimée.

Nous pourrions donc compter sur :

Vivres pour 10,000 hommes à 2 liv. par jour, soit 4 jours,	800 quintaux.
Fourrages pour 1,000 chev. à 15 liv.                   »           4   »	600   »
	Total : <u>1400</u> quintaux.

Lesquels, répartis sur 90 voitures, donnent environ 16 quintaux par voiture à 2 chevaux.

Une compagnie de train suffirait pour transporter après chaque division les vivres nécessaires pour 4 jours ; on pourrait la diviser en deux parties si l'on voulait diminuer le nombre déjà si considérable des voitures qui suivent l'armée ; on formerait ainsi un second échelon de ravitaillement entre les magasins centraux et la ligne des troupes.

Cette compagnie serait divisée comme suit :

1 capitaine.	1 sergent-major.	4 trompettes.
2 lieutenants.	1 fourrier.	2 maréchaux.
1 médecin.	4 maréchaux-de-logis.	1 sellier.
1 vétérinaire.	8 brigadiers.	1 frater.
95 soldats ou appointés.		
6 chevaux d'officier.		
18 chevaux de selle.		
186 de trait.		

Je compte 5 soldats et 6 chevaux de plus pour le transport des chars de la colonne même et pour les remplacements.

Il faudrait une compagnie par division, une pour la réserve d'artillerie, une pour les brigades isolées, une pour la réserve des carabiniers et une pour la réserve du génie et pour le grand état-major.

Total, quatorze compagnies formant un effectif de 70 officiers.

196 sous-officiers.

1442 soldats ou appointés.

2940 chevaux.

Le train de ligne exigeant :

	Officiers.	Sous-officiers.	Soldats.	Chevaux.
	36	204	1152	2448
et le train des équipages	70	196	1442	2940
Cela nous donne un total de . . . . .	106	400	2694	5408

Cette organisation est considérable ; pouvons-nous la créer et nos ressources en hommes, chevaux et argent, sont-elles suffisantes ? C'est ce qui nous reste à examiner.

L'effectif réglementaire de nos 14 compagnies de train de parc actuelles est de . . . . . 1400 hommes.

L'état de l'armée au 31 décembre 1870 portait . . . . . 2408 »

Il resterait ainsi 1008 hommes dont 371 de landwehr à utiliser aux trains des équipages.

Nous croyons que l'on trouverait facilement à recruter sur toute la Suisse les 2000 hommes qui manqueraient, surtout si on leur promettait des allègements de service, tels que cours de répétition plus courts que ceux de l'artillerie, etc.

En outre, tous les soldats du train sortant des batteries pour entrer en landwehr pourraient parfaitement bien être incorporés dans le train des équipages et former ainsi un premier dépôt général du train ; ce serait un emploi tout trouvé pour cette fraction de l'armée qui n'est actuellement pas du tout utilisée.

Les chevaux pourraient facilement être trouvés.

Il existait en Suisse à fin 1870, 105,839 chevaux et mulets, savoir :

9,538	étalons de tous âges.
9,518	juments portantes ou poulinières.
64,389	chevaux et juments en sus de 4 ans.
16,918	» » en sous de 4 ans.
5,476	ânes et mulets.

Les étalons et les juments poulinières étant impropres au service et les mulets ne pouvant guère servir qu'aux batteries de montagne, il me reste à examiner si les 64,389 chevaux au-dessus de quatre ans peuvent fournir complètement l'armée sans trop désorganiser les services civils.

Il faut à l'armée :

Cavalerie.	35 comp. dragons . . . . .	2,800
	15 1/2 comp. guides . . . . .	620
Artillerie.	11 batt. à 10 cent. . . . .	1,144
	32 » 8 » . . . . .	3,328
	14 comp. train de parc . . . . .	2,170
Etats-majors divers . . . . .		2,530
Train de ligne et des équipages . . . . .		5,408
	Total, 18,000	

En supposant même que ce chiffre fût porté à 25,000 par suite de la création des dépôts de chevaux et de l'augmentation de l'armée et en particulier de l'artillerie, nous croyons que les besoins civils qui pourraient encore exister au moment d'une levée en masse seront suffisamment servis par les 40,000 chevaux et juments au-dessus de quatre ans qui resteraient, sans parler des chevaux mentionnés sous les autres rubriques.

Mais, dira-t-on, jamais la Confédération ne pourra accorder les crédits nécessaires à la création d'un corps complet de train des équipages. Je concède qu'il y aura à confectionner des harnais, mais ce sera la seule dépense extraordinaire qui soit considérable. En effet, les dépenses peuvent se résumer sous les chefs suivants :

Instruction. — Habillement et équipement des hommes. — Harnachement des chevaux. — Voitures.

Il y aura à faire passer une école au jeune recrue du train des équipages ; ces écoles, qui dureraient six semaines, suffiraient amplement pour lui apprendre son métier ; dès lors il n'aurait plus à faire qu'un cours de répétition tous les deux ans, qui durerait de sept à huit jours. Et comme en définitive les mêmes hommes, s'ils avaient été recrutés dans l'infanterie, auraient dû faire le même service, il n'en résultera d'autre augmentation de dépense pour la Confédération que la location des chevaux. On peut en dire autant au sujet de l'habillement et de l'équipement. Reste la question du matériel.

Il faudra évidemment créer un matériel spécial pour le train de ligne, forcer les officiers à avoir des malles construites sur un modèle unique et profiter ainsi mieux de la place qu'on ne le fait actuellement. Cette dépense est décidée en principe. Mais toutes les colonnes d'approvisionnements pourront être composées de chars de paysans qui seraient réquisitionnés au commencement de la campagne en même temps que les chevaux et de la même manière.

Cette organisation du train des équipages aurait entr'autres de nombreux avantages, celui de créer un premier dépôt de remplacement pour le train des batteries. La conduite des voitures des équipages exigeant moins d'habillement que celle des pièces d'artillerie, les soldats du train des équipages pourraient facilement eux-mêmes être remplacés soit par la réserve générale du train, soit par des jeunes gens pris dans les dépôts de l'armée.

Je ne terminerai pas cette courte ébauche sans exprimer le désir que les hommes et les commissions qui élaborent actuellement le nouveau projet d'organisation militaire, prennent en sérieuse considération les graves lacunes qui existent actuellement dans notre service de transport et qu'ils n'oublient pas ce vieil adage militaire, *que la victoire est dans le ventre du soldat.*

