

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 67 (1922)
Heft: 4

Artikel: Notre nouveau règlement de pontonniers
Autor: Lecomte
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340555>

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: 04.12.2024

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

Notre nouveau Règlement de pontonniers.

Dans la *Revue militaire suisse* de mars 1914 j'ai attiré l'attention de nos officiers sur notre nouveau règlement de pontonniers. Huit ans à peine se sont écoulés ; ce qui était nouveau alors est maintenant désuet et le D. M. F. a approuvé le 12. XII. 1921 un « Règlement des pontonniers » qui diffère sensiblement de celui de 1913.

Dans mon compte rendu d'alors j'insistais sur le fait que, malgré son caractère technique, le *Règlement des pontonniers* est d'une portée tout à fait générale.

Cela d'abord parce que la Suisse est sillonnée de rivières difficiles à franchir. Toute la campagne de 1799 — la seule grande guerre qui ait eu lieu sur notre sol — n'a été, en somme, qu'une lutte pour la ligne de l'Aar-Limmat. L'offensive autrichienne d'août a échoué parce que le passage de l'Aar à Döttingen a échoué. L'offensive française de septembre a réussi parce que le passage de la Limmat à Dietikon a réussi.

Ce qui est arrivé en 1918 aux Autrichiens sur la Piave et aux Allemands sur la Marne démontre clairement à tous ceux qui ont des yeux pour voir et des oreilles pour entendre, que l'importance tactique et stratégique des cours d'eau est au moins aussi grande aujourd'hui qu'en 1799.

Un règlement sur l'emploi des moyens de franchissement des cours d'eau est donc au plus haut degré intéressant pour le commandement supérieur.

En outre, dans les armées modernes, le ravitaillement en matériel de tout genre, spécialement en matériel lourd, a pris une importance décisive. Sur les voies de communication, les ponts constituent des points critiques dont le rendement varie énormément suivant leur construction. Une arche de pierre en plein cintre, édifiée en temps de paix, selon toutes les règles de l'art de l'ingénieur aura naturellement un rendement bien supérieur à celui d'un pont militaire établi à la hâte avec des moyens limités.

Il est donc essentiel que tous ceux à qui il incombe d'organiser des transports sur route, quels que soient leur grade et la couleur de leurs passepoils, soient au courant des possibilités de rendement des ponts militaires.

Notre matériel de pontonniers est encore aujourd'hui le vieux matériel Birago, conçu et né dans un temps où il n'y avait ni artillerie lourde mobile, ni auto-camions.

La question du remplacement de ce matériel par un matériel plus moderne ne se pose pas, pour nous, par défaut de « nerf de la guerre ». Les auteurs du règlement de 1913 s'étaient efforcés, par des modifications de détail, de rajeunir ce matériel désuet. Malheureusement, comme d'ailleurs tout le monde, ils n'avaient pas vu assez loin et n'avaient pas prévu les charges énormes que le trafic militaire moderne impose aux ponts militaires.

Le « pont de colonnes » d'avant 1913 était calculé pour porter des *voitures pesant jusqu'à 3000 kg.* Un système simple de renforcement du tablier permettait le passage exceptionnel de voitures de 4000 kg. Il n'était donc pas question d'y faire passer des auto-camions chargés.

Le règlement de 1913 introduisit le pont dit lourd, *pour voitures d'un poids total de 6000 kg. au maximum.* Or nos camions militaires de 3 tonnes, introduits peu après, ont une tare de 3800 kg., soit un poids total normal de 6800 kg., poids qui, cela va sans dire, sera souvent dépassé.

Le pont lourd de 1913 est donc inemployable pour un trafic normal d'auto-camions. Il est, cela va sans dire, impraticable à l'artillerie lourde, mais comme nous n'en avons point, cela ne nous gêne pas beaucoup. Dans la prochaine guerre nous laisserons aux amis qui nous fourniront de gros canons le soin de nous fournir aussi le matériel de transport et de pontage approprié.

Par contre, l'adaptation de notre matériel au trafic d'auto-camions dépassant 6 tonnes était urgente. C'est probablement le principal motif de la revision du règlement.

Ce n'était pas une tâche facile que de trouver un moyen pratique de construire des ponts supportant 8-10 tonnes avec du matériel calculé pour en supporter 3-4. Autant qu'on peut en

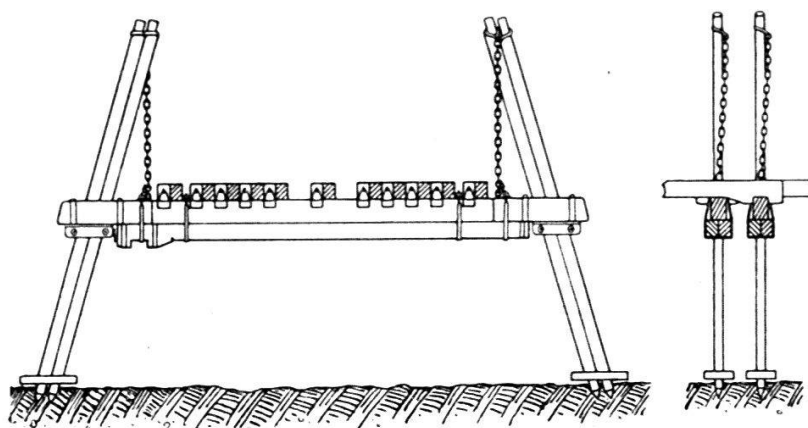


FIG. 1.

juger par le texte et les figures du règlement de 1921¹, les techniciens de notre service du génie ont trouvé une solution à la fois simple et juste.

Le nouveau pont lourd, qui n'exige aucune modification essentielle du matériel, supporte des *voitures de 9500 kg.*

Dans le pont à supports fixes, chaque support est composé de deux chevalets (au lieu d'un seul) juxtaposés comme le montrent les fig. 1 et 4.

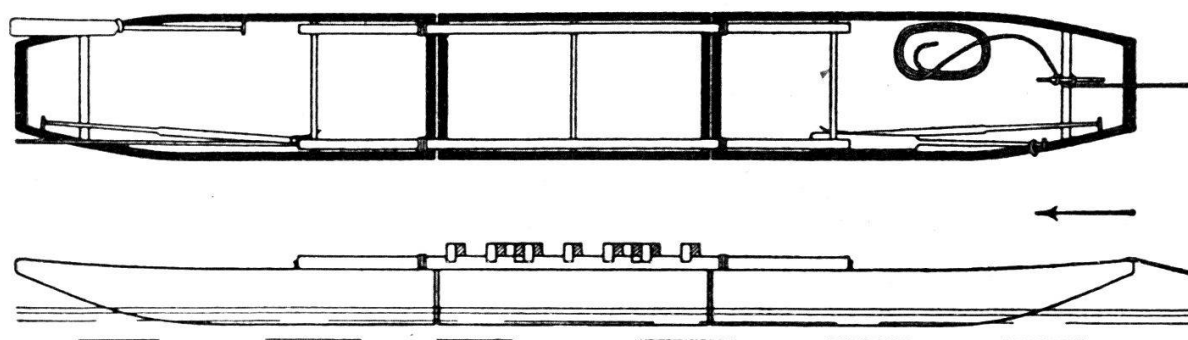


FIG. 2.

Dans le pont à supports flottants, les supports sont des pontons de 3 pièces (à l'exclusion totale du ponton de deux pièces, employé jusqu'ici) équipés comme le montre la fig. 2.

Le tablier du pont comprend 11 poutrelles (autrefois 5).

¹ Dont les clichés ont été obligeamment mis à notre disposition par l'Intendance des imprimés du D. M. F.

Le pointillé de la fig. 3 représente un renforcement spécial du premier ponton, dont la description détaillée sort du cadre de cet article.

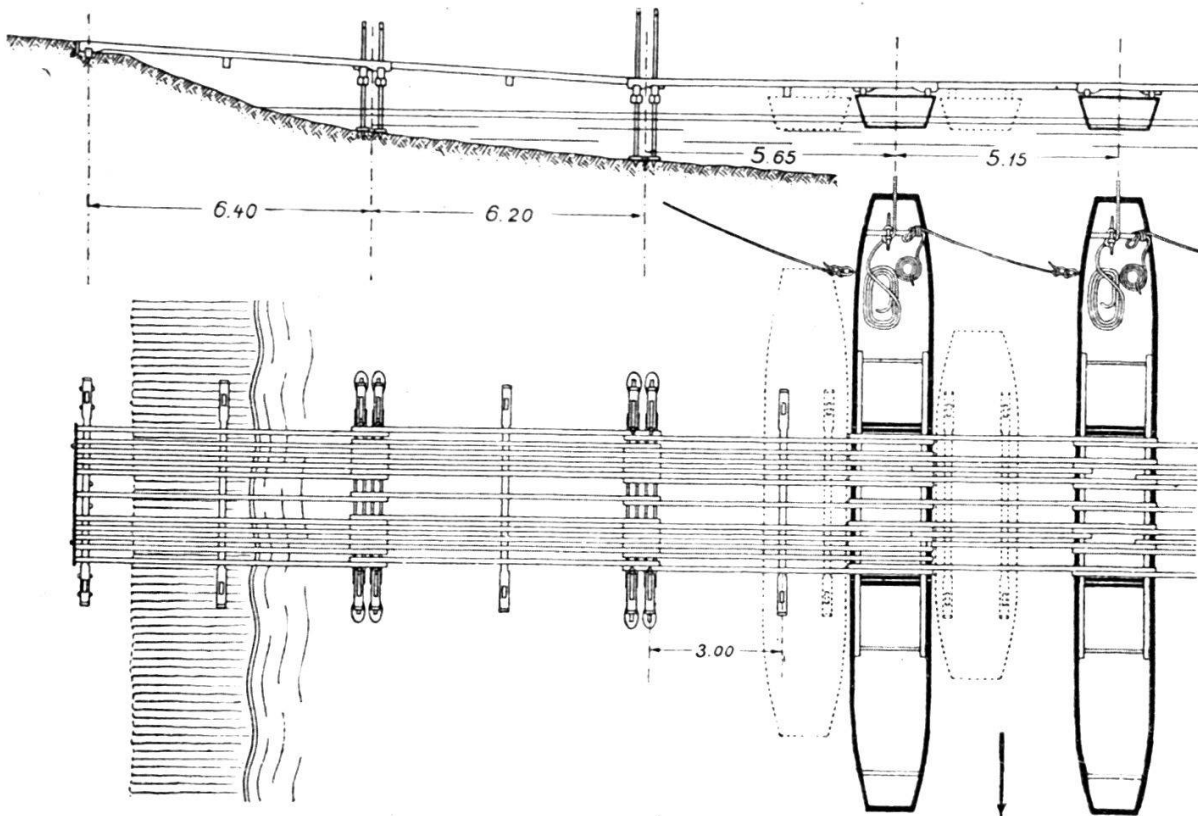


FIG. 3.

En outre, ces poutrelles sont rendues solidaires par une sous-poutre brêlée sous leur milieu (fig. 3 et 4). Au lieu d'être posées comme jusqu'ici sur une semelle médiane, les poutrelles se recroisent sur les plats-bords du ponton, de sorte que la travée normale est réduite de 6 m. 60 à 5 m. 15.

Le platelage se compose de deux couches de madriers, au lieu d'une.

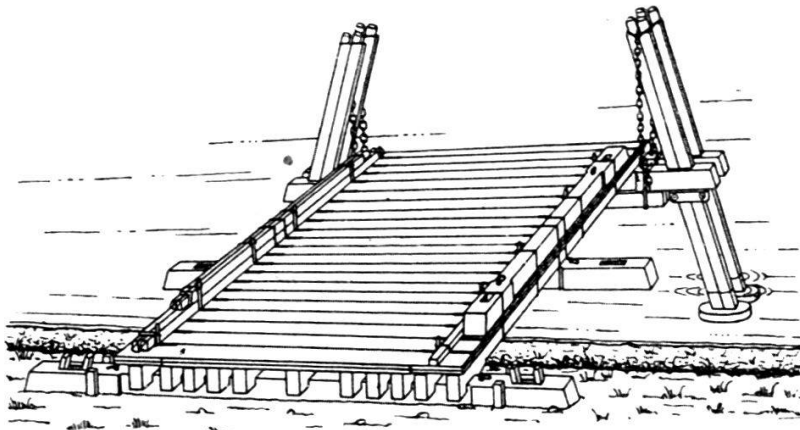


FIG. 4.

Il y a donc des changements assez importants dans la méthode de construction et une augmentation assez notable de la quantité de matériel nécessaire, mais aucun matériel nouveau.

Il convient d'ajouter que, si la solution trouvée paraît bonne, elle n'aura d'effet utile que lorsque le supplément nécessaire en pontons, poutrelles, madriers, etc., existera véritablement.

Il n'est pas nécessaire pour cela d'adjoindre à nos équipages de pont de nouvelles voitures hippomobiles ou automobiles et d'augmenter les effectifs en hommes et en chevaux. Il s'agit seulement de créer une réserve de matériel de pont, logée de façon à pouvoir être facilement chargée sur rail ou sur camions et mise à la disposition des unités d'armée qui en auront besoin.

Il ne s'agit pas de fortes sommes et, même en cas de désarmement subit et général, ce matériel pourra toujours servir au trafic civil. Il y a donc lieu d'espérer que les Chambres fédérales ne refuseront pas au D. M. F. les crédits nécessaires, si celui-ci les demande, comme conséquence logique de son approbation du nouveau règlement.

* * *

Le chapitre final du règlement : *passages de vive force* a été quelque peu modernisé, sans cependant que l'on y ait apporté de modifications profondes.

On pourrait se demander — je l'ai déjà fait remarquer en 1914 — si ce chapitre est bien à sa place dans le règlement des pontonniers. Le franchissement d'une rivière en présence de l'ennemi n'est pas un simple travail technique ni même tactique ; c'est une grande opération de guerre comprenant, comme toute opération d'une certaine envergure, des questions techniques, tactiques et stratégiques.

Si nous avions une « Instruction sur la conduite des unités d'armée », il serait essentiel qu'elle comprît un chapitre sur le passage de vive force des cours d'eau. Dans ce cas-là le règlement des pontonniers pourrait se borner à traiter la partie purement technique de l'opération, laissant aux règlements

d'infanterie et d'artillerie le soin d'en traiter la partie tactique.

L'*Instruction provisoire (française) sur l'emploi tactique des grandes unités* résume en quinze lignes les principes du franchissement de vive force d'un cours d'eau. C'est peu, mais ces quinze lignes fort claires sont probablement destinées à servir de base aux exposés plus détaillés des futurs règlements des différentes armes.

Notre armée ne possède aucune instruction générale de ce genre, fût-ce même en quinze lignes.

Je ne me souviens pas non plus d'avoir jamais entendu traiter le sujet avec quelque détail dans une école centrale, un cours tactique ou un cours d'état-major.

J'ai, par contre, eu l'occasion de participer plusieurs fois à des manœuvres de franchissement de rivière, d'une plus ou moins grande importance. J'en ai retiré l'impression que, dans la grande majorité des cas, le passage aurait échoué par suite du manque de compréhension de la part des exécutants et parfois, hélas ! des dirigeants.

Le génie s'est donc vu forcé de prendre la question en mains et de poser dans le chapitre final du règlement des pontonniers les principes de l'emploi non seulement des pontonniers mais aussi de l'infanterie et de l'artillerie, dans un passage de vive force.

La connaissance de ce chapitre est donc indispensable à tous ceux qui, sans être pontonniers, peuvent être appelés à jouer un rôle dans un passage de vive force, c'est-à-dire aux officiers d'état-major général, d'infanterie et d'artillerie.

J'ignore si les services de l'état-major général, de l'infanterie et de l'artillerie ont été appelés à donner leur avis sur le Règlement des pontonniers avant qu'il fût définitivement approuvé par le D. M. F.

S'ils n'ont pas été consultés, cela est fort regrettable car cela pourrait donner lieu à des malentendus fort graves en temps de guerre.

Or, comme le fait remarquer l'art. 368 :

« Le passage de vive force d'un cours d'eau dont la rive opposée est occupée par l'ennemi est une des opérations de

guerre les plus difficiles. Le passage réussit cependant si l'on prend à temps et jusque dans les moindres détails les mesures nécessaires pour parer aux nombreux frottements qui pourraient se produire. Dans ces mesures il devra y avoir corrélation intime entre les considérations tactiques et techniques. »

Cette « corrélation intime » est-elle garantie par le règlement de pontonniers ?

Je ne le crois pas, d'abord parce que, à quelques exceptions près, les « tacticiens » ne liront pas ce règlement.

Deuxièmement, parce que ceux d'entre eux qui le liront ne se croiront pas nécessairement tenus de subordonner leurs conceptions tactiques aux prescriptions d'un règlement technique, rédigé par de simples officiers du génie.

Troisièmement, parce que les dites prescriptions ne tiennent peut-être pas suffisamment compte des conditions de la guerre moderne.

Nous sommes, en Suisse, généralement assez peu documentés sur les passages de rivière exécutés au cours de la guerre mondiale. Nous connaissons peu le détail des mesures prises par l'assaillant pour assurer la « corrélation intime entre les considérations tactiques et techniques ». Nous connaissons encore moins les mesures de détail prises par le défenseur pour faire échouer le passage.

Traiter ce sujet sous toutes ses faces est une entreprise qui dépasse le cadre du règlement des pontonniers ; celui-ci n'a pu et n'a voulu que poser quelques jalons.

Sans parler du Rhin, qui forme la frontière sur une bonne partie de nos fronts Est et Nord, le plateau Suisse, le véritable théâtre d'opérations, est à peu près encadré par trois rivières difficilement franchissables, la Linth-Limmat à l'Est, l'Aar au Nord et la Sarine à l'Ouest. En outre, d'autres rivières, la Thur, la Reuss, la Thièle, le Rhône, le cours supérieur de l'Aar, constituent en avant et en arrière de ce cadre, des positions avancées ou des lignes de doublement.

En cas de conflit futur avec l'un de nos grands voisins, le maintien de notre existence nationale dépendra, en bonne partie, de la manière dont nous saurons utiliser ces rivières,

d'abord pour arrêter l'envahisseur, ensuite pour le contre-attaquer en en forçant le passage.

Il est donc très nécessaire que ceux qui ont la charge de l'enseignement supérieur dans notre armée s'inspirent des principes posés par le chapitre final du règlement des pontonniers pour élaborer des instructions précises sur le rôle du commandement et des différentes armes dans la défense des cours d'eau et leur franchissement de vive force.

Colonel LECOMTE.

