Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 51 (1906)
Heft: 6

Rubrik: Chronique de la révision

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: 14.07.2025

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

CHRONIQUE DE LA REVISION

La réforme du service du train.

Avec beaucoup de raison, les officiers du train désirent profiter des travaux de réorganisation en cours pour réformer le service de leur arme Leurs propositions paraissent inspirées d'une juste conception des nécessités de ce service. Les voici, légèrement résumées :

LES TROUPES DU TRAIN.

a) *Officiers.* — L'école d'officiers, de 70 jours, ne doit pas avoir lieu dans l'artillerie mais avec le cours d'instructeurs, d'équitation et du train qui a lieu, chaque année, à Thoune. La Régie fédérale des chevaux fournit le personnel nécessaire pour l'enseignement de l'équitation. Pour l'enseignement des diverses branches du service du train, lecture des cartes, reconnaissances, etc., on commandera comme professeurs 1 ou 2 officiers compétents, du grade de capitaine et au-dessus.

Motifs. — Il est absolument nécessaire que le futur officier du train reçoive son instruction d'un officier ayant une expérience approfondie du train de ligne. Ce service constitue une spécialité. Peut seul l'instruire en connaissance de cause, qui a fonctionné plusieurs fois comme officier du train de brigade et de division. Un tel maître sera supérieur à tout autre parce qu'il connaît les détails du service, qu'il peut faire profiter l'aspirant officier de l'expérience acquise, lui fournir des exemples tirés du service qu'il a fait dans tel ou tel état-major, toutes indications d'une inappréciable valeur. En travaillant dans l'artillerie, l'aspirant du train n'apprend que le côté exclusivement technique de son service ; le côté tactique lui reste plus ou moins inconnu.

Au point de vue du sentiment de leur valeur propre, les futurs officiers du train profiteront beaucoup mieux de l'instruction qu'ils recevront dans une école d'aspirants-officiers appartenant à leur arme que s'ils forment une classe spéciale dans une école d'officiers d'artillerie. Dans ce dernier cas, ils ont le sentiment « qu'ils ne sont pas de la maison » et que leurs camarades les considèrent plus ou moins comme d'une appartenance inférieure.

Le choix des aspirants-officiers ne doit porter que sur de bons sous-officiers. Le principe dirigeant doit être en cette matière : le meilleur n'est pas encore assez bon.

La croyance, admise il n'y a point encore si longtemps, qu'un mauvais ou médiocre aspirant d'artillerie de campagne peut devenir un officier du

train utilisable est un point de vue tout à fait faux. Un officier d'artillerie de campagne médiocre ne possède pas les qualités que doit revêtir l'officier du train pour assumer les graves responsabilités de ses fonctions dans un état-major de régiment, de brigade ou de division : indépendance de jugement, initiative et grande énergie dans ses diverses missions de commandant du train de combat, commandant de la colonne de bagages et d'une manière générale de directeur et de surveillant du service du train.

Comme lieutenant, l'officier du train devra faire, comme jusqu'ici, une école de recrues du train d'armée. L'école centrale I doit-être rendue obligatoire pour les officiers du train, ou, dans tous les cas, ceux du train de ligne. Il est indispensable que ces officiers, qui accompliront leur service ultérieur dans l'infanterie, apprennent à connaître à fond la tactique de l'arme principale. Ce n'est qu'alors qu'ils auront acquis la compétence voulue pour réaliser leur tâche. On ne voit pas pourquoi le moyen de compléter leur instruction ne serait pas fourni à ces officiers comme à ceux de toutes les autres armes.

Après deux ou trois cours de répétition accomplis avec succès, l'officier doit être appelé à une école de recrues en qualité de commandant de compagnie, après quoi, il sera promu capitaine avec transfert dans un état-major de brigade. L'officier ne remplira ce poste important avec compétence que s'il a passé par le régiment comme officier du train. (L'adjudant sous-officier du train dans l'état-major du régiment disparaîtrait).

Les officiers destinés au grade de capitaine seraient appelés à l'école centrale II.

Les officiers supérieurs nouvellement nommés devraient être appelés soit à une école de recrues (2e moitié) où ils fonctionneraient comme professeurs des officiers de troupes, soit à la seconde moitié du cours d'instructeurs, d'équitation et du train, où ils assumeraient partie de l'enseignement donné aux aspirants officiers du train.

Il serait très désirable qu'après un cours de répétition d'une grande unité, le train de ligne d'une division fût de nouveau appelé, comme autrefois, à un cours de répétition indépendant sous la direction de l'officier du train de la division. Il est utile de rafraîchir de temps à autre l'instruction technique des troupes du train, ce qui n'est guère facile pendant les cours de répétition de l'infanterie.

On a peine à comprendre que les officiers supérieurs du train n'aient pas été appelés, jusqu'à présent, aux cours pour officiers supérieurs. Ils sont pourtant les organes les plus qualifiés pour observer les services de l'arrière pendant les manœuvres ; ils peuvent beaucoup contribuer à une conduite correcte des petites et grosses colonnes du train ; ils agiraient comme un stimulant sur tous les chefs du train s'il apparaissaient qu'ils font bien partie du grand tout que forme l'armée, qu'en haut lieu on est persuadé de

l'importance de leur mission (ingrate à la vérité) derrière le front, et que, comme pour les autres troupes, on tient à faire contrôler le service par des officiers de la partie.

En principe, doivent seuls être appelés au poste d'officiers du train de division et de corps d'armée des officiers de l'arme.

b) *Sous-officiers.* — Les écoles de sous-officiers du train d'armée et du train de ligne doivent avoir lieu en liaison avec les écoles d'instructeurs, d'équitation et du train (2e moitié, environ 30 jours). Dans la règle ces cours possèdent une classe d'élèves avancés, c'est-à-dire formées d'officiers instructeurs qui passent pour la deuxième fois l'école de 70 jours. Ces derniers peuvent parfaitement, avec les officiers du train qui fonctionnent comme professeurs, assumer une partie de l'enseignement aux futurs sous-officiers, chaque officier, par exemple, recevant la direction d'une petite classe. Pour le surplus des cadres, on disposerait des aspirants-officiers du train. Ce système présenterait de notables avantages. Il permettrait de mesurer la valeur des officiers qui auraient l'occasion de mettre en pratique le savoir acquis et quant aux sous-officiers, ils ne pourraient que retirer un avantage à être instruits par des officiers de leur arme, qu'ils retrouveront peut-être comme supérieurs d'incorporation dans leurs périodes militaires, plutôt que de l'être par des officiers de l'artillerie de campagne.

Les inspections des cours d'équitation et du train doivent, comme les autres écoles, être passées par les chefs d'armes ou instructeurs en chef, le cas échéant, par les commandants supérieurs de troupes.

c) *Ecole de recrues de 60 jours.* — Ces écoles qui ont eu lieu jusqu'à présent par corps d'armée, peuvent parfaitement être commandées par le chef du train du corps d'armée ou par l'officier du train de division ; les officiers du train nécessaires pour fonctionner comme maîtres seraient faciles à trouver dans le corps d'armée. Beaucoup d'entre eux, notamment les officiers supérieurs qui, actuellement, n'ont l'occasion de travailler avec la troupe que tous les quatre ans seraient sans doute très disposés à participer à une de ces écoles comme commandant ou instructeur. Pour l'équitation et l'école de conduite, il serait aisé de détacher deux ou trois aides-instructeurs de l'artillerie.

En résumé, il faut s'appliquer à rendre plus indépendantes les troupes du train. Par là, cette troupe gagnera en tenue, le nombre des aspirants-officiers s'accroîtra et l'instruction s'améliorera lorsque du lieutenant à l'officier supérieur chacun remplira une mission nettement déterminée, exigeant de la confiance en soi et de l'esprit d'initiative.

Comme un bureau central est absolument nécessaire, étant données les complications de l'organisation du train, pour veiller aux contrôles et aux mutations dans les diverses unités, le directeur du train à l'état-major de

l'armée pourrait être désigné à cet effet. Le personnel lui serait fourni par le service de l'artillerie.

Remonte des officiers du train des états-majors des divisions et des brigades.

Il est nécessaire d'accorder deux chevaux à ces officiers si l'on veut les mettre en mesure de remplir leur tâche. Lorsqu'il ne fonctionne pas comme commandant de la colonne des bagages, l'officier du train de division doit être mobile et ne pas coller à l'état-major de division. Dès le grand matin jusque tard le soir, il doit se préoccuper des divers trains, auprès des brigades, des demi-bataillons du génie, des ambulances, etc., et surveiller en divers sens l'activité des troupes du train s'il veut exercer sur elles un contrôle vraiment utile. Il doit voir ces troupes quotidiennement, pendant le service en campagne ou au cantonnement et elles doivent savoir qu'elles sont surveillées par un officier du métier. Ce contrôle actif agira sur la discipline et sur le sentiment du devoir ; l'exemple stimulera les chefs en sous-ordres et la troupe. Or, il n'est pas possible de remplir des obligations aussi ac tive avec un seul cheval.

On peut en dire autant de l'officier du train de la brigade. Après qu'il a fonctionné pendant tout le jour comme commandant du train de combat, il doit s'occuper du train des bataillons dans les cantonnements, faire l'inspection des chevaux, veiller à ce que tous les attelages de la brigade soient en état pour le lendemain, régler les évacuations, les remplacements de chevaux et de conducteurs, etc. S'il ne dispose pas d'un second cheval, — et l'expérience en a déjà été faite, — il ne peut remplir sa mission aussi consciencieusement qu'il est désirable. Le commandant de brigade en arrive alors à se servir de lui comme d'un second adjudant au lieu de l'employer au service technique.

Vétérinaire et trompette. — Un trompette monté doit être attaché à l'officier du train de la division. Une colonne de bagages d'une division, avec, le cas échéant, les voitures de troupes adjointes, représente de 120 à 150 voitures, soit une longueur de colonne de 1 $^1|_2$ à 2 km. Si le commandant de cette colonne veut réunir rapidement ses sous-ordres, ou attirer l'attention de la colonne, faire mettre en marche, ou faire halte, il a besoin de donner un signal de trompette.

Qu'un vétérinaire soit nécessaire aussi pour une colonne d'environ 350 chevaux se passe de démonstration.

Harnachement. — Depuis nombre d'années les officiers du train des divisions ont émis le vœu, dans leurs rapports, que le harnais à poitrail du train de ligne fût remplacé par un harnais à collier qui répond mieux à nos conditions locales.

Le collier à poitrail est plus vite posé et charge moins le cheval, mais ces avantages sont compensés par de gros inconvénients. Le meilleur des chevaux ne pourra jamais donner tout son rendement, parce que le collier repose trop bas, qu'il n'offre pas un point d'appui suffisant, qu'il comprime e poitrail, gênant ainsi la liberté de respiration de l'animal.

D'autre part, le harnais à poitrail n'est pas en usage dans notre pays. Nos chevaux n'y sont pas accoutumés ; ils sont dressés à tirer avec les lépaules, non avec le poitrail. Chacun, d'ailleurs, peut s'en assurer le premier jour de mobilisation.

Si l'on songe qu'un fourgon d'infanterie chargé, avec son conducteur, représente l'énorme poids de 1600 kg. et que l'attelage doit remorquer ce poids non seulement sur les grandes routes mais sur de moins bons chemins et à des allures relativement rapides, on reconnaîtra qu'il est nécessaire d'adopter un harnachement qui permette au cheval de fournir toute sa force de traction sans dommage pour lui et sans gêne dans ses mouvements et dans sa respiration. Le travail, les exigences du service peuvent le fatiguer ; il ne faut pas que ce soit le harnachement.

En cas de mobilisation de l'armée, alors que tous les chevaux de campagne seraient réquisitionnés, les meilleurs seraient naturellement attribués à l'artillerie de campagne et au train lourd. Le train de ligne devrait se contenter du surplus. Il est donc d'une absolue nécessité, dans un pays où l'on ne peut rouler pendant quatre kilomètres sans rencontrer une rampe, que le harnachement à disposition soit un bon harnachement conforme aux usages du pays, dans lequel les chevaux se sentent à l'aise et en état de travailler aussi aisément qu'ils le font à la campagne.

Il est désirable aussi qu'un harnais à poitrail soit disponible pour chaque cheval de sous-officier de telle sorte que quand besoin est, on puisse rapidement doubler les attelages à l'aide de ce cheval.

BIBLIOGRAPHIE

Etat des officiers de l'armée fédérale au 1er avril 1906. Zurich 1906. Orell Fussli, éditeur.

Cet annuaire vient de paraître en sa forme ordinaire. Le tableau récapitulatif accuse 4470 officiers nommés par le Conseil fédéral et 5106 nommés par les cantons. Total, 9576. Ce total comprend : 13 commandants de corps et de divisions, 117 officiers de l'état-major général, 4851 officiers d'infanterie, 412 de cavalerie, 1143 d'artillerie, 210 de forteresse, 343 du génie, 1244 du service de santé, 270 vétérinaires, 624 officiers d'administration, 81 officiers de justice, 96 aumôniers, 58 officiers des postes et télégraphes, 114 secrétaires d'état-major.