Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 56 (1911)
Heft: 8

Artikel: Un groupe d'artillerie au Marchairuz
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-339273

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

Un groupe d'artillerie au Marchairuz.

Le mardi 7 novembre 1910, le groupe d'artillerie I/3 faisant son cours de répétition à Bière du 30 octobre au 15 novembre, sous les ordres du major Bridel, reçut l'ordre de passer le col du Marchairuz. Il s'agissait d'une marche en montagne combinée avec un exercice tactique dans la vallée de Joux. En temps ordinaire, cette traversée n'offre pas de difficulté à un corps d'artillerie un peu entraîné. Ce jour-là, en raison de la neige tombée très tôt dans la saison et en quantité assez forte, le passage du col, à l'altitude de 1450 m., devait être un peu plus malaisé.

La route de Bière au Brassus mesure 19 kilomètres. De Bière au Marchairuz, on en compte 11. Le premier parcours peut se subdiviser en deux tronçons assez différents comme profil en long : de Bière à la croisée des routes de Gimel et de St-Georges, au lieu dit la St-Georges, km. 7,5, altitude 1100 m., les pentes de 8 % n'opposent aucune difficulté à la traction. Par contre, de ce point au sommet du col (3,6 km.), les rampes deviennent plus fortes; plusieurs sont de 10 % et certaines atteignent jusqu'à 16 %, coupées, en outre, de brusques contours.

Le 7 novembre, le tronçon inférieur ne présentait pas d'obstacles; un peu de neige seulement sur les revers.

Les chevaux étaient ferrés à glace au moyen du crampon d'ordonnance. Soit dit en passant, on en a perdu beaucoup de ces crampons ; une batterie jusqu'à 50 %. Cette ferrure ne paraît pas l'idéal; d'autre part, il n'est pas mauvais de s'accoutumer à l'employer ; comme pour toute chose, l'expérience améliore les résultats et la troupe finit par savoir fixer les crampons plus solidement.

Les canonniers reçurent de petites bandes molletières ; les conducteurs de la ficelle pour attacher le bas de leur pantalon.

Le paquetage était complet. Chaque batterie avait emporté 60 shrapnels et un certain nombre de charges d'exercice. En outre, le groupe avait touché 20 grandes pelles en plus du matériel d'ordonnance.

Le départ a eu lieu à 7 h. 30 du matin, batterie 15 (cap. Pelichet) en tête, puis les batteries 13 (cap. Turretini) et 14 (cap. Dapples). Depuis le soir précédent, la pluie torrentielle n'avait pas cessé. D'ailleurs, sauf 2 à 3 jours, elle fut à l'ordre du jour pendant la durée du cours entier, alternant avec de fortes bourrasques de neige. Chaque batterie était suivie d'un fourgon et d'une cuisine, de vieux modèle l'un et l'autre, par raison d'économie.

Les canonniers suivirent à pied dès le départ. A la croisée des routes de Bière et de Gimel toutes les batteries mirent pied à terre. Jusqu'à la St-Georges, le groupe conserva une marche serrée.

De là, l'épaisseur de neige augmenta rapidement. Au premier contour on en mesura 25 centimètres. Les chevaux de selle du groupe et de la batterie de tête furent envoyés en avant, ainsi que quelques canonniers de la batterie 15, plus tard doublés par d'autres de la batterie 13, afin de préparer la piste en de certains endroits plus difficiles, sous la direction du commandant du groupe. Sur le col, la couche de neige variait de 70 centimètres à 1 m., avec ici et là, quelques « gonfles ».

A partir de la St-Georges les fausses rênes furent débouclées ; on parcouru encore 500 mètres environ en groupe, puis chaque batterie dut prendre les mesures que lui dictaient ses circonstances spéciales. Car dans ces moments-là, les mesures uniformes deviennent inapplicables.

La batterie de tête avait le chemin à frayer. Sa première pièce surtout était soumise à un rude effort, l'attelage, en l'absence d'une piste suffisante, enfonçant à chaque pas. Pour égaliser la fatigue, on remplaça de temps à autre l'attelage de tête par celui d'une des pièces suivantes. De grandes distances furent ménagées entre les voitures, chacune avançant pour son compte, par bonds de 50 à 150 m. suivant la rampe, quand la voiture précédente avait dégagé l'espace nécessaire. Les canonniers furent placés à la droite des sous-verges.

Après le second contour, au point 1288, les chevaux des pièces étant essouflés, on les interchangea avec ceux des caissons. Plus calmes, ces derniers tirèrent beaucoup plus docilement. Au surplus, le fouet avait été trop employé au début ; la marche devint plus régulière quand il eut été proscrit. Le replat sous le pré d'Aubonne fut gagné assez facilement malgré un sol détrempé

sous environ 40 cm. de neige. Le raidillon qui précède le pâturage fut passablement dur à franchir.

A la batterie du centre, pour laquelle la piste était plus ou moins tracée, mais qui commençait à sentir les ornières, on prit d'autres mesures. La marche par pièce isolée rendait mal ; les démarrages étaient trop difficiles ; les chevaux s'énervaient. Le meilleur mode fut celui que la batterie adopta pour le dernier kilomètre. Elle fut divisée en trois subdivisions. En tête de chacune d'elles, des chevaux de selle marchant lentement pour empêcher l'attelage de tirer à une allure trop rapide. Au démarrage, les chevaux de trait suivent sans autre stimulant qu'un encouragement de la voix. Entre le porteur et le sous-verge de devant, le conducteur. Pas de canonnier à droite des sous-verges. Les hommes placés latéralement ne pouvaient plus suivre dans la neige trop profonde. Les conducteurs du milieu et du timon marchaient derrière l'avant-train encourageant l'attelage de la voix.

Dans chaque subdivision, les voitures étaient maintenues un peu serrées, de sorte que les chevaux suivaient plus docilement. Les groupes avançaient par bonds juste assez longs pour ne pas mettre les chevaux hors d'haleine.

La batterie de queue eut à surmonter des difficultés d'autre nature. Le passage des deux premières dans une neige mouillée avait transformé la route en une fondrière où de profondes ornières s'étaient creusées ; en outre, aux contours, pièces et caissons dérapaient et les canonniers avaient peine à les empêcher d'être projetés sur la chaussée, au bas des talus et des ravins. Où la route offre peu de déclivité, des flaques d'eau s'étaient formées, atteignant jusqu'à 60 cm. de profondeur. Dans ces mares, les conducteurs avaient de l'eau jusqu'aux genoux ; ils eurent vite fait, afin de la laisser s'écouler, d'enlever les ficelles qui leur avaient été remises pour attacher le bas de leurs pantalons de cuir. On se garda donc, dans cette traversée, d'envoyer la plupart des canonniers en tête ; ils furent au contraire répartis le long de la colonne pour éviter le dérapement des voitures et les maintenir sur la chaussée.

Après le franchissement du raidillon du pré d'Aubonne, chaque batterie serra, au pied de la dernière pente du col. A celle de tête, il fallut renforcer les attelages des premières pièces ; ils n'avançaient plus dans une piste devenue plus étroite

où les chevaux avaient juste l'espace nécessaire pour se mouvoir. Les hommes ne pouvaient plus suivre sur les côtés, dans une neige oú ils enfonçaient jusqu'aux genoux et plus haut. Pour les conducteurs surtout la tâche était pénible, les ficelles d'attache sautant et la neige remontant dans le pantalon.

A la pièce de tête, on attela une paire de chevaux du 5e caisson de ravitaillement; à la seconde pièce un cheval du 6e caisson, son compagnon de paire étant employé au fourgon de batterie.

Il y eut encore un petit arrêt, à quelque deux cents mètres avant l'asile, à l'endroit où la route redescend dans un valonnement. Ordre fut donné aux conducteurs de monter, et les chevaux, quoique plus chargés, enlevèrent allègrement ce dernier trajet.

Il était 11 h. 30 lorsque la tête du groupe arriva au col. Il avait fallu 2 1/2 heures pour parcourir les 3 km. depuis le pâturage de la St-George. Le groupe était encore en colonne serrée à cet endroit. La seconde batterie arriva au bout de 3 heures; la dernière mit environ 3 1/2 h.; la première pièce de chaque batterie arriva 10 minutes environ après la dernière de la batterie précédente.

On avait prévu une distribution de thé; elle ne put avoir lieu à la batterie 15 qui avait si profondément brassé la neige que celle-ci avait éteint les foyers des cuisines. La halte ne dura qu'un quart d'heure afin d'éviter qu'hommes et chevaux prissent froid.

La descente n'offrait aucune difficulté, sauf pour la batterie de queue gênée par une très mauvaise ornière. Dans les batteries où les hommes étaient montés, on les remit à pied quand on s'aperçut qu'ils s'engourdissaient ou qu'ils ne montraient plus le même entrain. D'ailleurs, au fur et à mesure de la descente, la couche de neige diminuait; la marche en était rendue plus aisée pour les hommes à pied.

A 1 h. 30, la batterie 15 arrivait au Brassus, suivie de la 13 qui poussa jusqu'au Sentier où elle arriva à 2 h. 45 s. La batterie 14 prit ses cantonnements avec la 15 au Brassus. A ce moment, la pluie cessa de tomber.

Rarement troupe reçut une plus large hospitalité de la part des autorités et des habitants. De nombreux séchoirs furent mis à la disposition des hommes ; dans toutes les maisons des bois-

sons chaudes leur furent données, en attendant celles que préparaient les cuisines de batterie. Nous saisissons cette occasion pour remercier encore tous ceux qui, au Brassus et au Sentier, accueillirent si largement nos artilleurs.

Le lendemain fut consacré à un exercice tactique avec prise de position et tir à blanc près du Pont, après quoi le groupe rentra à Bière en prenant la route du Molendruz.

L'état sanitaire au retour se trouva être excellent pour les hommes comme pour les chevaux. Un seul de ceux-ci fût laissé en arrière en raison d'un coup de froid; il rejoignit le corps deux jours plus tard. L'entrain de la troupe ne se démentit pas un seul instant, malgré les gros efforts demandés par un temps tout à fait mauvais.

*
* *

Sous le régime de la nouvelle loi militaire, le nombre des hommes appelés au cours de répétition a beaucoup diminué ; si cette diminution devait s'accroître, une course comme celle du 7 novembre deviendrait beaucoup plus difficile; on manquerait de canonniers pour aider au déblaiement des chemins et pour seconder les conducteurs.

Ce qu'il importe le plus de retenir, c'est combien il faut se garder de voir dans la marche d'un corps d'artillerie un programme à formules, une opération exécutée selon des règles fixes. Les mesures à adopter dépendent toujours des circonstances. Il faut former un personnel consciencieux et débrouillard, qui sache apprécier ces circonstances et y adapter les mesures d'exécution les plus favorables. On tâtonnera un peu au début, puis on trouvera.

Il est par-dessus tout indispensable que chaque officier, sous-officier et soldat s'occupe beaucoup et constamment de ses chevaux, les observe et agisse en conséquence. Par exemple, pendant la course du 7 novembre 1910, il était essentiel d'ordonner des haltes fréquentes mais courtes ; fréquentes, parce que des obstacles successifs entraînaient un rapide essoufflement, courtes parce que la température, la pluie, la neige, le vent augmentaient les risques de refroidissement. Il fallait aussi, dès lors, établir un favorable espacement entre les éléments de la co-

lonne, voire entre les voitures, les difficultés du parcours pour chacune d'elles dépendant de l'état du terrain au point où elle se trouvait. L'effort, au même moment, variait constamment de voiture à voiture, ce dont il fallait tenir compte.

Pas de schéma et perpétuelle observation et appréciation des circonstances, voilà le principal enseignement à retenir.

Y.