Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 59 (1914)
Heft: 3

Artikel: Le règlement des pontonniers
Autor: Lecomte, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-339612

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: 15.07.2025

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

Le règlement des pontonniers.

Les années 1912 et 1913 ont été, pour notre armée, particulièrement fécondes en règlements d'un intérêt général.

1912 nous a donné l'*Instruction sur le service en campagne* et celle sur les Travaux de campagne de l'infanterie,

1913 nous a apporté les *Prescriptions pour le service des signaux optiques* à *l'usage de toutes les troupes* (P. sig. opt.) et le *Règlement des pontonniers.*

On s'étonnera peut-être de m'entendre traiter ce dernier d'instruction « d'un intérêt général ». S'il y a dans notre armée une troupe spéciale, ce sont, en effet, bien les pontonniers et on pourrait, à première vue, se dire qu'il n'y a aucune utilité pour des officiers d'autres armes à mettre le nez dans leur règlement. Il semblerait même qu'en haut lieu on soit un peu de cet avis puisqu'on n'a pas jugé le règlement de pontonniers digne d'une abréviation officielle comme les P. sig. opt.

Pour mon compte, je suis convaincu qu'il est beaucoup plus important pour notre armée d'avoir un bon règlement de pontonniers que de bonnes prescriptions sur les signaux optiques. J'ose d'autant mieux l'affirmer que j'ai fait partie de la commission qui a rédigé les P. sig. opt., tandis que je n'ai participé que de fort loin à la rédaction du règlement des pontonniers.

Si nous nous reportons à la campagne de 1799, la seule vraie guerre moderne qui ait eu lieu en Suisse, nous voyons les pontonniers y jouer un rôle des plus importants. Même Lecourbe, ce maître de la guerre de montagne, n'attribue dans aucun de ses rapports ses succès à l'habileté de ses signaleurs. Il loue avant tout l'énergie de ses officiers et le courage de ses grenadiers, mais il rend aussi à plusieurs reprises un hommage mérité aux services de sa flottille, montée par un détachement de pontonniers. On peut dire sans exagération que,

sans ses pontonniers, Lecourbe n'aurait probablement pas repris le Gothard en août 1799. Ce fut, en effet, l'intervention de la flottille qui amena la décision aux environs d'Altorf, le soir du 14 août, alors que les deux colonnes venues de Stans et d'Engelberg par les montagnes, avaient été arrêtées au passage de la Reuss et n'avaient pu faire aucun progrès de la journée.

Ce n'est d'ailleurs pas l'exemple le plus probant. Nous avons, à un bon temps de trot de notre place d'armes de Brugg, deux villages dont les noms résument à la fois l'histoire de la campagne de 1799 et celle des pontonniers en Suisse : Dœttingen et Dietikon. Si l'archiduc Charles avait eu de bons pontonniers et si son état-major avait su en tirer parti, le 17 août 1799 aurait probablement été une date mémorable dans l'histoire. Si le passage de l'Aar, tenté ce jour-là, n'avait pas misérablement échoué, les 40 000 hommes que l'archiduc avait concentrés à Dœttingen auraient facilement refoulé les quelques bataillons que Ney pouvait leur opposer.

Le lendemain, l'archiduc pouvait porter le gros de ses forces sur Lenzbourg ou Aarau. A ce moment Masséna était à son aile droite, dirigeant la reprise de la Suisse primitive par les divisions Turreau, Lecourbe et Chabran. Son centre, divisions Soult et Lorge, échelonné de Sihlbrugg à Baden, comptait au plus 20 000 hommes. Ceux-ci, pris à revers par l'archiduc et menacés de front par Hotze, qui pouvait déboucher de Zurich avec une dizaine de mille hommes, auraient été en fort mauvaise posture.

A moins d'un miracle, la victoire des Autrichiens était certaine. Masséna n'avait plus qu'à s'enfermer dans Lucerne, comme il le fit l'année suivante dans Gênes. L'archiduc Charles aurait été rejoint entre temps par les 25 000 Russes de Korsakow, dont l'avant-garde avait déjà atteint Schaffhouse. Il aurait pu laisser à ces derniers le soin de bloquer Lucerne, et de concert avec Souvarow, vainqueur en Italie, envahir la France !

Au lieu de cela, quelques semaines après : Zurich, victoire décisive des Français !

Korsakow est mis en déroute ; Souvarow, arrivé trop

tard au secours de son collègue, est obligé de rebrousser chemin avec des pertes énormes, malgré des prodiges d'énergie. Cette victoire met le désarroi dans le coalition, procure à la France un répit qui la sauve et permet à Bonaparte de préparer le coup de foudre de Marengo.

Et tout cela pourquoi ?

Parce que l'armée d'Helvétie possédait non seulement des officiers énergiques et des grenadiers courageux, — les Russes et les Autrichiens en avaient aussi, — mais encore des pontonniers admirables et un chef d'armée qui savait s'en servir. Si le passage de la Limmat à Dietikon avait échoué, le 26 septembre 1799 aurait pu être une date néfaste dans l'histoire de France. Attaqué à la fois par Souvarow descendant des montagnes, et par Korsakow débouchant de Zurich, Masséna avait bien des chances d'être battu et chassé de la Suisse. A Dietikon, comme plus tard à Wagram et à la Bérésina, les pontonniers ont joué le rôle décisif.

Depuis 1799, la topographie de notre pays n'a guère changé. L'Aar, la Limmat et la Reuss sont toujours là, et il n'y a pas de raison pour que leur rôle soit, dans une guerre future, moins important qu'en 1799. Aujourd'hui comme alors, lorsque cent mètres d'eau rapide et profonde nous séparent de l'ennemi que nous voulons anéantir, le courage des grenadiers et l'énergie de leurs officiers servent à bien peu de chose s'ils ne sont pas secondés par d'habiles pontonniers.

C'est pourquoi je ne crains pas d'affirmer que, pour notre armée, dont la mission principale est de défendre notre Suisse, une des conditions essentielles du succès est d'avoir de bons pontonniers et de savoir s'en servir.

Notre nouvelle organisation militaire, en supprimant les troupes de corps, a agrandi la distance entre les pontonniers et les états-majors d'unités d'armée. Cela est sans doute juste, car un passage de rivière sera plutôt une opération d'armée que d'unité d'armée. Cela peut cependant devenir un danger si l'on n'y veille pas, car le salut de la patrie dépendra peut-être un jour de la manière dont tel ou tel officier d'état-major saura employer des pontonniers qu'il n'aura jamais vus et qu'un ordre d'armée mettra inopinément à sa disposition.

Je crois en avoir assez dit pour prouver que le règlement des pontonniers est d'un intérêt général. Je vais maintenant en faire ressortir les chapitres les plus importants.

Le règlement de 1913 ne diffère à première vue pas beaucoup de l'ancien, ce qui est assez naturel puisque le matériel n'a subi que de légères modifications. Nous avons toujours le chevalet Birago, le ponton de trois pièces, en bois, et la travée de 6,6 m.

Il y a cependant plusieurs innovations à relever.

Notons tout d'abord le titre : *Règlement des pontonniers* au lieu de *Instruction sur le service technique des pontonniers*. On a voulu indiquer par là d'abord qu'il s'agit d'un vrai « règlement » impératif et non d'une vague instruction. Le § 1 précise d'ailleurs cette notion :

« Le règlement doit être suivi à la lettre pour tout ce qui se fait au commandement. Pour tous les autres travaux on choisira les voies et moyens les plus propres à mener rapidement au but. »

En second lieu, on a voulu montrer que le service des pontonniers ne se bornait pas à l'exécution technique des ordres reçus. L'ancienne instruction ne soufflait pas mot de tactique. Le chapitre VI du nouveau règlement, que tout officier supérieur d'infanterie et d'artillerie et tout officier d'état-major devrait connaître à fond, est essentiellement tactique.

Le titre de ce chapitre « Passage des cours d'eau en temps de guerre » n'est peut-être pas très heureux, car il faut bien supposer que tout le règlement est fait pour la guerre, et non pas ce seul chapitre ; on aurait probablement mieux fait de dire « devant l'ennemi » ou « à proximité de l'ennemi ». Cela n'a d'ailleurs pas grande importance, car le § 368 dit expressément qu'il s'agit du passage de cours d'eau dont la rive opposée est occupée par l'ennemi.

Voici les points essentiels de ce chapitre :

La situation tactique (Kriegslage) détermine le secteur du fleuve dans lequel le passage doit être exécuté ainsi que l'emploi des troupes.

Avant de commencer la construction du pont on devra

faire passer des troupes sur l'autre rive avec mission de s'en emparer.

Les nuits pas trop sombres ou le petit jour sont les moments les plus favorables pour pareille entreprise.

Un terrain est favorable à l'exécution d'un passage s'il permet d'amener à couvert les troupes et le matériel de pont ; il doit offrir en outre à l'artillerie, des positions lui permettant de tenir l'adversaire à distance et de gêner l'action de l'artillerie ennemie.

En règle générale, le passage à la rame qui s'exécute en plusieurs groupes, est une entreprise indépendante du pontage et s'effectue la plupart du temps à une autre place. On se sert de pontons de deux pièces montés par 4-6 bateliers (dont 3-4 rameurs) et par une troupe d'attaque de 16-20 hommes. Outre les pontons on emploiera, autant que possible, des bateaux réquisitionnés. Les haquets à pontons ne doivent pas être amenés trop près de la rive. Le déchargement des bateaux doit s'effectuer sur un emplacement à couvert, où l'on instruira les troupes qui doivent être embarquées et les exercera à entrer dans les bateaux et à en sortir.

De cet emplacement, les pontons sont traînés ou portés par pièces isolées jusque derrière un couvert plus rapproché de la rive, où on les accouple en pontons de deux pièces, en faisant le moins de bruit possible.

De là on les traîne ou porte avec les plus grandes précautions jusqu'à la rive.

Pendant ce temps, les unités d'infanterie désignées comme troupe de protection se déploient dans des positions choisies de façon à pouvoir battre de front et d'enfilade la rive ennemie. Elles ne doivent ouvrir le feu que le plus tard possible. Il est bon de leur adjoindre des sections d'artillerie ou des mitrailleuses.

Pour s'effectuer simultanément, le lancement des pontons se règle sur la montre ; les signaux convenus d'avance provoquent facilement des malentendus. La mise à l'eau des pontons doit se faire avec toute l'énergie possible et être exécutée d'un seul coup, sans le moindre arrêt,

La troupe d'attaque, qui se tient prête à partir, doit entrer

rapidement dans les pontons, baïonnette au canon, le fusil dans la règle non chargé.

Une fois remplis, les pontons partent en général sans autre et traversent la rivière. Pendant la traversée, les hommes de la troupe d'attaque restent tranquilles et ne se lèvent qu'au commandement. On ne répond pas au feu de l'ennemi. Si l'ennemi occupe la rive opposée, le débarquement constitue souvent un moment critique ; la meilleure façon de procéder est de jeter des grenades à main et de charger à la baïonnette, avec de vigoureux hourras.

La troupe d'attaque ne pousse en avant qu'une fois la rive bien nettoyée à la baïonnette.

Les pontons regagnent leur point de départ et continuent à transporter des troupes jusqu'à nouvel ordre.

La construction du pont commence dès que la situation le permet.

Telle est en abrégé l'image d'un passage de vive force, d'après la conception du règlement. Elle ne diffère pas sensiblement de l'opération qui est restée un modèle du genre, celle de Dietikon.

Nous y voyons les éléments suivants qui, pour chaque cas particulier, doivent recevoir des ordres appropriés aux circonstances et basés non sur une inspiration générale mais sur des reconnaissances bien faites et un examen réfléchi de la situation :

1° *La troupe d'attaque, dont la mission est de déblayer la rive ennemie.*

2° *Le détachement de pontonniers chargé de faire passer à la rame la troupe d'attaque.*

Le règlement est muet sur l'effectif qu'il convient de donner à ces éléments. A Dietikon, Masséna jugea nécessaire de jeter d'un seul coup 600 hommes sur la rive ennemie et désigna une brigade, soit un tiers de son effectif, comme troupe d'attaque. Pour cela, il fallut 37 bateaux de réquisition, montés par deux compagnies de pontonniers.

Soit pour le passage à la rame, une brigade d'infanterie et à peu près la valeur de deux de nos équipages de pont d'armée.

Cela ne veut pas dire qu'il en faille autant dans chaque cas. Cependant rien que pour empêcher l'infanterie ennemie de gêner par son feu la construction du pont, il faudra le plus souvent que la troupe d'attaque occupe un front considérable ; il faudra donc bien en général compter avec plusieurs bataillons et les pontonniers et bateaux nécessaires pour les transporter rapidement sur l'autre rive.

On peut se demander si le règlement des pontonniers a le droit de prescrire comme il le fait, à la troupe d'attaque, si ses fusils doivent être chargés ou non, et comment elle doit se comporter après le débarquement.

L'article 95 de l'Instruction sur le service en campagne dit bien que les troupes qui marchent sur des ponts militaires ou qui sont transportées en bateaux doivent obéir aux ordres des officiers du génie. La manière de combattre, d'autre part, est l'affaire de l'infanterie, et c'est dans les règlements de cette arme que devraient se trouver des prescriptions de ce genre. Malheureusement elles ne s'y trouvent pas, et le règlement des pontonniers a raison d'en prendre l'initiative.

Je doute cependant qu'on ait été bien inspiré en prescrivant de ne pas charger les armes. Il me semble que les hommes que l'on lance sur l'autre rive devraient dans la règle être prêts à tout événement et avoir par conséquent la baïonnette fixée et le fusil chargé. Qu'on se figure cette troupe arrêtée à quelques pas de la rive par un obstacle quelconque, devant lequel elle est obligée de se laisse canarder sans répondre !

D'autre part, j'espère que, en temps de paix, on s'abstiendra de mettre la baïonnette, ce qui pourrait, de nuit, occasionner de graves accidents lors de l'embarquement et du débarquement.

3° *La troupe de protection*, chargée de couvrir les pontonniers pendant leur travail.

Jusqu'à un certain point cette troupe peut être englobée dans la troupe d'attaque, dont elle forme les derniers échelons après avoir protégé le passage des premiers.

Le plus souvent, un bataillon suffira.

On peut se demander si c'est bien au règlement des ponton-

niers à prescrire à cette troupe quand elle doit ouvrir le feu. (Art. 397.)

4° *L'artillerie de protection.* Le plus souvent le passage commencera au petit jour et il fera grand jour avant que la construction du pont commence. Il faudra donc qu'une forte artillerie soit prête à ouvrir le feu au point du jour pour arrêter toute contre-offensive ennemie. Plus il y en aura et mieux cela vaudra. A Dietikon, Masséna avait réuni, au point de passage même, en amont et en aval, 28 pièces de canon, dont 10 de position ; une artillerie formidable pour l'époque. Nous ne pourrions guère faire à moins.

5° *Les troupes qui doivent passer sur le pont,* c'est-à-dire le gros, à couvert, à proximité.

6° *Le détachement de pontonniers chargé de la construction du pont.* Ce détachement doit, en principe, être distinct, en personnel et en matériel, de celui chargé du passage à la rame. A Dietikon, Dedon garda, sur roues, derrière le village, la totalité de l'équipage de pont proprement dit. Une fois le premier échelon de 600 hommes heureusement débarqué, Dedon fit commencer la construction du pont tout en continuant le passage à la rame avec les bateaux réquisitionnés. Le pont commencé à 5 h. M. fut terminé à 7 h. 30 M. A ce moment 8000 fantassins étaient déjà sur l'autre rive ; l'artillerie légère, la cavalerie et le reste de l'infanterie défilèrent rapidement sur le pont ; à 9 h. M. toute la division Lorge (16 000 hommes) était sur la rive droite.

La largeur de la Limmat, à Dietikon, était de 90 mètres. Pour la franchir, Masséna jugea donc nécessaire de rassembler 53 bateaux, dont 16 pour le pont et 37 pour le passage à la rame. Pour franchir le Rhin ou l'Aar qui dépassent à maints endroits 150 mètres, il en faudrait encore davantage.

Les tableaux annexés au règlement nous apprennent qu'avec un équipage de pont d'armée nous pouvons ou bien lancer un pont de 158,4 m. ou bien former 18 bateaux pouvant transporter à la rive opposée un maximum de 360 fantassins.

Plus des deux tiers des bateaux de Masséna avaient été réquisitionnés ; il avait eu tout l'été pour cela. Aujourd'hui, nous serions probablement plus pressés ; le nombre des ba-

teaux employables est d'ailleurs très restreint. Il serait imprudent de trop compter sur les réquisitions pour renforcer nos équipages.

Si nous faisons abstraction de la réquisition, toujours lente et compliquée, nous n'avons pas trop de nos trois équipages d'armée pour une opération analogue à celle de Dietikon. Nos six équipages divisionnaires fourniraient encore 24 bateaux ou 158,4 m. de pont, ce qui permettrait d'entreprendre des opérations accessoires telles que celles qui eurent lieu à Schaennis et à Turgi, simultanément au passage de Dietikon.

Comme je l'ai dit au début, la partie technique du règlement a subi peu de changements. Dans ce domaine la principale innovation est la réglementation des ponts lourds.

L'ancien règlement ne connaissait que le pont de 3 m. de large, pour toutes colonnes et voitures de guerre, et la passerelle de 1,5 m. pour infanterie par deux et cavaliers isolés.

Ce n'était d'ailleurs un secret pour personne que le pont normal était trop faible pour certaines des voitures réglementaires, particulièrement les canons de 12 cm. sur affût. L'introduction des camions automobiles dans nos trains de subsistances a conduit à une réglementation plus précise.

Le nouveau règlement reconnaît trois *types de passerelles* : de 0,9 m. pour infanterie par un ; de 1 m. 50 pour infanterie par deux et cavaliers isolés ; 2 m. 25 pour colonne de marche, cavaliers isolés et voitures légères dételées.

A côté de cela il distingue deux types de ponts proprement dits :

Le *pont de colonnes*, large de 3 m. pour l'infanterie en colonne de marche, la cavalerie par deux et les voitures jusqu'à 3000 kg. Les voitures de 3-4000 kg. (bouche à feu de 12 cm. sur chariot porte-corps) nécessitent un renforcement du tablier, soit sept poutrelles par travée au lieu de cinq. C'est le pont de l'ancien règlement.

Le *pont lourd* pour canons de 12 cm. sur affût et camions automobiles jusqu'à 6000 kg. Il diffère du précédent en ce que les chevalets sont renforcés par des étriers spéciaux et que les pontons-supports reçoivent un équipement spécial. Le tablier renforcé comporte neuf poutrelles et un platelage double.

Une autre innovation à signaler est l'introduction officielle de la *cinquenelle*. Jusqu'ici le règlement ne connaissait guère que le pont normal. Il ne prévoyait que deux cas spéciaux, le pont à étages et le pont à double voie. Il était muet sur les moyens de se tirer d'affaire lorsque l'ancrage au fond de la rivière ne donne pas une sécurité suffisante pour le passage des troupes sur le pont.

L'échec des Autrichiens à Dœttingen fut dû en bonne partie au fait que les ancres dérapaient. Pour prévenir le retour de pareils accidents, le moyen le plus efficace est de tendre au travers de la rivière un fort câble, dit cinquenelle, auquel on amarre les pontons, comme sont ancrés les bacs de nos rivières.

On a expérimenté cette méthode chez nous à diverses reprises depuis un demi-siècle. Son principal promoteur, le regretté colonel Locher, a même provoqué un certain émoi dans le comité central de la Société suisse des officiers en annonçant une conférence à ce sujet, le terme cinquenelle et son équivalent allemand : Scheertau, étant également inconnus des membres du dit comité.

L'ancien règlement, voulant sans doute éviter de compliquer l'instruction, faisait abstraction de la cinquenelle. Le nouveau règlement la consacre et prévoit, dans chaque équipage d'armée une voiture spéciale portant un fort câble de cinquenelle en acier et ses accessoires. L'intérêt de cette méthode est qu'elle rend le pont pour ainsi dire indépendant de la nature du fond et des variations de niveau de l'eau. Elle permet de ponter dans des circonstances très difficiles où toute autre méthode serait inapplicable. Par contre elle exige plus de temps et des préparatifs plus compliqués. Aussi le règlement en considère-t-il l'emploi comme exceptionnel. Il préconise plutôt la méthode consistant à relier à la rive, au moyen de légers câbles d'acier, la partie du pont située dans le plus fort courant.

Les autres changements apportés au règlement concernent des détails qui n'ont guère d'intérêt que pour les pontonniers eux-mêmes.

Tel qu'il est, le nouveau règlement constitue un grand

progrès sur l'ancien. Il a su respecter ce qu'il y avait de bon dans ce dernier. A la partie purement technique, il a su ajouter ce qui y manquait, la partie tactique. Les vieux pontonniers pourront facilement se l'assimiler, les jeunes et les officiers d'autres armes n'auront aucune peine à le comprendre et à l'appliquer.

L.