

# Le service du train dans l'infanterie

Autor(en): **Gouzy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **59 (1914)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-339613>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Le service du train dans l'infanterie.

Le personnel du train, dans les brigades d'infanterie, a été considérablement augmenté depuis une dizaine d'années, en ce qui concerne les cadres. On se représente difficilement comment il était possible d'arriver à avoir de l'ordre et un service de ravitaillement satisfaisant lorsqu'on n'avait ni sous-officier au bataillon, ni officier au régiment. L'officier du train de la brigade — généralement un lieutenant ou un premier lieutenant — avait la surveillance générale de 70 à 80 soldats du train, d'une soixantaine de voitures, de quelque 150 chevaux, et il ne disposait, pour l'aider dans cette tâche pleine de responsabilité, d'aucun auxiliaire quelconque, officier ou sous-officier<sup>1</sup>. Il n'y a pas lieu de s'étonner si, dans ces conditions, le service du train, combien important, ait été passablement négligé.

Dès 1901, époque où l'on attribua à chaque bataillon d'infanterie un brigadier du train pour remplacer l'appointé, non monté et sans autorité quelconque sur ses camarades, un progrès réel se fit sentir. Disposant d'un cheval, portant des galons, le brigadier du train, quand il se montra à la hauteur de sa tâche — et quand son commandant de bataillon lui prêta l'appui nécessaire, — put rendre de grands services, de concert avec l'adjudant sous-officier de l'état-major de régiment. Vint ensuite l'officier du train attribué à l'état-major du régiment — officier qui peut atteindre le grade de capitaine — et ainsi fut constitué un cadre rationnel, grâce auquel le service des convois et du ravitaillement put être organisé soigneusement.

L'officier du train de la brigade — capitaine ou major — dispose donc de deux officiers subalternes, de deux sous-officiers supérieurs (sergents-majors) et de six brigadiers ou sergents pour le service du train dans la brigade. Il en dispose est une façon de parler, car il n'a pas d'ordres à leur donner. Il est là avant tout pour la surveillance et le contrôle<sup>2</sup>. Et c'est

<sup>1</sup> Il y avait cependant, par ci par là, un adjudant sous-officier du train à l'état-major du régiment

<sup>2</sup> Le G.E.M. dit qu'il « dirige le service du train de son état-major et des troupes qui lui sont subordonnées ».

surtout durant les cours préparatoires qu'il peut rendre — avec ses deux officiers du régiment — de grands services, à condition de montrer le tact et le doigté nécessaires. C'est en assistant aux exercices d'école de conduite organisés par régiment, en corrigeant inlassablement les fautes commises, en contrôlant à l'imprévu et de façon minutieuse harnachement et équipement — déjà vus et revus par le brigadier et l'officier du train du régiment — qu'il arrivera à avoir ses hommes, ses voitures et ses chevaux toujours prêts à marcher. Des soldats du train bien dressés durant un cours préparatoire, rompus à une exacte discipline de marche, seront faciles à conduire une fois constituées les longues colonnes des manœuvres proprement dites. La peine qu'a prise alors le cadre du train est amplement récompensée.

Lors des manœuvres proprement dites, en effet, la tâche de l'officier du train de brigade et celle des différents quartiers-maîtres qui commandent des colonnes, sont singulièrement ardues. Le bon ordre, les saines habitudes, inculquées durant le cours préparatoire aux soldats du train de l'infanterie risquent souvent d'être fort compromis le premier jour des grandes manœuvres — alors que les échelons du train comprennent des voitures de toutes armes — si le commandant de la colonne ne se montre pas d'une vigilance infatigable et d'une inflexible sévérité. Les longs convois de cavalerie, avec leurs files de haut le pied et de domestiques trop disposés à se considérer comme en ballade, les réserves de batterie où les commandants d'unités n'envoient pas — ils l'avoueront sans difficulté — leurs meilleurs conducteurs, les garde-voitures enfin, ces demi-éclopés, les ordonnances d'officiers empêtrées dans leurs guêtres et embarrassées de leurs éperons, toute la troupe enfin des « embusqués », plantons, ordonnances de bureau, etc., constituent une société fort peu facile à conduire, toujours prête à murmurer et qui exige une attention de tous les instants. Avec cela, les longues marches sur les routes boueuses, poussiéreuses ou poudreuses, les arrêts interminables en guettant des ordres qui s'obstinent à ne pas arriver. Vous avouerez que le métier n'est pas toujours tentant. Et pourtant, avec de la poigne, de la bonne humeur, une bonne

dose d'énergie, et deux sous de philosophie, on arrive à faire marcher en ordre parfait ce qui serait cohue pour peu que la surveillance se relachât un instant.

L'officier commandant une colonne du train doit avoir, cela va sans dire, la notion exacte de ce que peut fournir un attelage et de ce qu'on peut demander d'un cheval. Trop souvent des animaux arrivent épuisés au cantonnement, parce qu'on a « oublié » de les faire boire ou qu'on n'a « pas eu le temps » de les fourrager. A ce point de vue, il est regrettable qu'on ait cru devoir confier à des quartiers-mâîtres — qui ne sont point préparés pour cela — le commandement de colonnes aussi importantes que le convoi des bagages de la brigade (une trentaine de voitures au minimum) ou que le train des cuisines du régiment. On a fait à ce sujet d'édifiantes expériences aux manœuvres de 1911. Un quartier-maître de régiment (commandant un convoi important !) ne parut pour ainsi dire jamais à la colonne, sous prétexte que l'abatage réclamait tout son temps. Aussi vous voyez d'ici le bel ordre qui régnait dans ce convoi laissé aux « bons soins » de quelques sous-officiers. Ce quartier-maître du régiment, après tout, n'avait pas entièrement tort ; l'abatage, lui aussi, exigeait sa présence et était davantage de son ressort que la conduite d'une colonne à laquelle ses fonctions ne le préparaiènt nullement. Nous disons donc : aux officiers du train à commander les colonnes du train ! Que chacun fasse la besogne qui lui incombe et pour laquelle il a les aptitudes et les capacités nécessaires.

Si l'on ne veut ou que l'on ne peut aller jusque-là, qu'on procède au moins de façon plus rationnelle. Lorsque, dans une colonne, il se trouve des officiers du train et des quartiers-mâîtres, les premiers fussent-ils inférieurs en grade, devraient *eo ipso* avoir le commandement du convoi, ce qui n'est pas toujours le cas maintenant, en dépit de l'art. 233 I. S. C. Les officiers d'administration, en effet, si pleins de bonne volonté soient-ils, n'ont pas, je le répète, les connaissances et la préparation nécessaires pour un commandement de ce genre, plus difficile à exercer qu'on ne le croit généralement. Ce n'est pas leur affaire et ils ne sont pas là pour ça. Ils sont les premiers à le reconnaître et à le proclamer, d'ailleurs. Aussi faut-il

espérer que le service de l'E. M. G., qui règle ces questions, paraît-il, ne persistera pas dans ses errements. Confier la conduite d'une colonne du train à un quartier-maître, c'est donner à un officier une tâche pour laquelle il n'est pas préparé et qu'il ne saura généralement pas exécuter pour le bien du service. Ceci dit, bien entendu, sans aucune animosité quelconque envers nos camarades quartiers-maîtres, qui disposent d'un domaine bien suffisant à leur activité. Ils peuvent d'ailleurs rendre d'excellents services dans les colonnes, à condition d'être en sous-ordre, et de recevoir les indications et les renseignements d'officiers du train compétents.

A ce propos, je relève un fait significatif. Le train des cuisines du régiment, lequel comprend 12 voitures à deux chevaux et 12 soldats du train au minimum (la plupart du temps des cuisines de cavalerie, d'artillerie, du génie ou des troupes du service de santé marchent avec lui et ce convoi compte une vingtaine de voitures) est sous les ordres du quartier-maître de régiment, lequel ne dispose d'*aucun* sous-officier du train. Il n'a sous ses ordres, comme cadre, que des quartiers-maîtres de bataillon et des fourriers. Pareil état de choses ne saurait durer, et je n'ai pas besoin, sans doute, d'insister sur les nombreux inconvénients résultant de ce manque total de personnel du train dans un convoi aussi important. Il serait facile, d'ailleurs, d'y porter remède en adjoignant à l'officier d'administration commandant la colonne un des adjudants sous-officiers du régiment, ou à la rigueur le brigadier d'un des bataillons. Ainsi il y aurait à la colonne quelqu'un connaissant la conduite et les attelages. La revision du harnachement — dont on sait la nécessité et l'importance — pourrait être contrôlée par des agents compétents, et il y aurait dans la colonne quelqu'un pour rappeler au quartier-maître du régiment, s'il n'y songe pas, que les chevaux doivent être abreuvés et affouragés. Sous ce rapport, la répartition, telle qu'elle est comprise aujourd'hui, est absolument insuffisante, et il y aurait là une réforme urgente à accomplir. Qu'on demande aux intéressés<sup>1</sup> leur avis. On verra que je ne m'avance pas trop en disant qu'ils sont les premiers à réclamer de l'aide et un « conseiller » ou un « adjoint » technicien, cet adjoint fût-il même un modeste brigadier.

<sup>1</sup> Je parle des quartiers-maîtres de régiment !

Les soldats du train, contrairement à ce que l'on croit généralement, sont de braves garçons faciles à conduire. Dans les colonnes, ce ne sont pas eux qui donnent du fil à retordre, pour peu qu'on les ait bien repris en main durant les exercices du cours préparatoire. La légende qui consiste à représenter ces malheureux « tringlots » comme le restant de la colère de Dieu, l'incarnation du parfait tire-au-pied, etc., tend toutefois à disparaître, heureusement. Car elle est fautive et injuste. Pour peu qu'ils se sentent, je ne dis pas l'objet de la surveillance, mais bien plutôt de la sollicitude d'un supérieur, ils feront merveille. Attachés à leurs chevaux, ils sont tout désireux de faire preuve de bonne volonté, à condition qu'on ne les aborde pas toujours la menace à la bouche, comme ce fut le cas autrefois. A ce point de vue, il est regrettable que ce ne soit plus au service de l'artillerie qu'il incombe de les former et qu'on les ait répartis, pour l'instruction, aux différentes armes. L'uniformité fera un peu défaut. Si vous m'objectez qu'il n'y a pas 36 manières de bien conduire ou de bien panser un cheval, je vous répondrai que ce n'est pas tant là que je vois le désavantage d'une instruction éparpillée dans toutes les armes. L'artillerie disposait d'un noyau d'aides-instructeurs blanchis sous le harnais, rompus aux détails du service et qui, pour l'instruction technique, étaient incomparables. Les sous-officiers, en particulier, acquéraient dans leur école de recrues toutes sortes de connaissances et de notions pratiques, à eux inculquées par ce personnel d'instruction subalterne. Rien ne remplace des années d'expérience et à ce sujet la décision de faire instruire les soldats du train par les différentes armes auxquels ils sont attribués est regrettable.

Qu'on me permette de prolonger un peu cette parenthèse au sujet de l'instruction du train. La question est assez importante pour lui consacrer quelque attention. Elle fait, paraît-il, l'objet d'un échange de vues, de correspondance et de conférences entre les divers chefs d'arme auxquels on veut remettre le soin de former « leurs » soldats du train. L'idée, à mon avis, n'est pas heureuse, et l'on aurait dû s'en tenir au système pratiqué jusqu'ici. Le service de l'artillerie, paraît-il, n'a pas un personnel d'instruction suffisamment nombreux. Est-ce vraiment là une raison ? Je me permets d'en douter fort. Avec

un peu de bonne volonté, il eut été possible d'arranger les choses. Ce ne sont pas les jeunes gens désireux de devenir instructeurs — surtout dans une arme montée — qui manquent. Peut-être ne s'est-on pas donné une peine excessive pour les chercher. Enfin, bref, le service de l'artillerie veut, à tout prix, se débarrasser du train. Les autres armes, ne disposant pas d'un personnel d'instruction compétent, ont refusé de se charger de l'instruction du train avant d'être en mesure de le faire à peu près convenablement.

Seuls le génie et le service de santé ont cru pouvoir assumer cette tâche. Au génie, on a engagé un officier subalterne du train fort compétent comme instructeur extraordinaire; le médecin en chef a adjoint à son corps d'instruction deux officiers du train, qui ont plus ou moins bien réussi. C'est parfait. L'infanterie, paraît-il, compte faire diriger l'instruction de ses soldats du train par des instructeurs de l'arme ayant fait une école de recrues du train et un vague stage aux remontes ou à la Régie. J'aime à croire que celui qui m'a donné ces renseignements s'est trompé. Sinon il va se commettre là une erreur grosse de conséquences et qui pourrait entraîner de gros frais (dépréciations). S' imagine-t-on, en vérité, qu'il suffise à un officier d'infanterie ou même d'une arme montée, d'avoir fait 62 jours dans une école de recrues pour être à même de former un soldat du train à qui il devra apprendre tous les détails du métier ? Pour émettre pareille hérésie, il faut être aussi naïvement confiant qu'un jeune camarade de ma connaissance, lequel regrettait de ne pas avoir fait une école de recrues dans le train, pour pouvoir se passer de « personnel étranger » (!?) à l'arme. Les chefs d'arme, gens d'expérience, ne partagent point, je l'espère, l'opinion de ce jeune enthousiaste. S'ils sont de son avis, ils ne tarderont pas à en revenir, pour peu qu'ils fassent un essai. Les jeunes officiers du train eux-mêmes, « nés » et formés dans l'arme, sont loin d'être tous aptes à former des recrues, opération délicate s'il en est.

La seule solution à peu près satisfaisante, à mon sens, est celle-ci : puisque l'artillerie ne veut ou ne peut plus instruire les recrues du train, qu'elle forme un nombre suffisant d'aides-

instructeurs — comme je l'ai dit, ce sont eux qui peuvent rendre là les plus grands services — n'ayant pas peur de mettre la main à la pâte, connaissant à fond les détails du harnachement, de l'école de conduite, du service d'écurie et d'affouragement (ce qui ne peut s'acquérir qu'après de longues expériences) et qu'elle mette ces sous-officiers supérieurs à la disposition des armes, lesquelles les emploieront dans leurs écoles du train, sous les ordres d'instructeurs de l'arme ou mieux encore de bons officiers du train, si l'on en trouve suffisamment. Ce système, s'il présente quelques inconvénients, épargnera à la Confédération — soyez-en certains — bien des milliers de francs en dépréciations de chevaux. A moins que l'artillerie, ayant ainsi augmenté son personnel d'instruction, ne continue à former elle-même les soldats du train dit de ligne ; ce serait, je le répète, la solution préférable.

Comme je le disais plus haut, on a reconnu la nécessité qu'il y avait de donner aux corps de troupe de l'infanterie un cadre suffisant pour assurer de façon satisfaisante le service du train dans la brigade. Rien à dire sous ce rapport. A nos commandants de régiment et de brigade de juger si cette augmentation des cadres du train s'est révélée utile. Nous croyons qu'elle l'a toujours été quand on a laissé à ces officiers quelque initiative, qu'on leur a prouvé qu'on avait confiance en eux et qu'on ne les a pas employés comme adjudants ou comme officiers d'ordonnance, ce qui les mettait dans l'impossibilité de remplir la tâche pleine de responsabilité qui leur incombe. Un officier du train qui entend remplir ses fonctions en conscience n'a pas trop de toute la journée, en effet, pour mener à bien sa tâche. Avec un seul cheval (car les officiers du train de la brigade qui doivent parcourir les cantonnements de six bataillons, souvent espacés de plusieurs dizaines de kilomètres, n'ont pas de seconde monture), il doit, le matin, surveiller et au besoin organiser ou diriger les exercices d'école de conduite, indispensables si l'on veut avoir pour les manœuvres proprement dites des hommes et des chevaux bien stylés, accompagner la colonne lors de sa rentrée au cantonnement (pour assister au « rétablissement ») et, vers le soir, enfin, remonter sur son bidet pour faire une tournée de cantonne-



ments aussi étendue que possible et au cours de laquelle il fera l'inspection minutieuse du harnachement, du pansage et de l'état dans lequel se trouvent les écuries. Avant 8 heures du soir il ne peut être rentré. L'officier du train du régiment fait de même, et ce n'est que grâce à un travail et à une surveillance de tous les instants que l'on arrive à avoir son affaire en ordre.

Et les commandants de bataillon, direz-vous, et les adjoints !... qu'en faites-vous ? En théorie, c'est parfait, mais en pratique c'est autre chose. Un commandant de bataillon, même pendant le cours préparatoire, a bien d'autres chats à fouetter, et dans la plupart des cas il ne se souvient de son brigadier du train ou de ses « tringlots » que pour les envoyer « aux commissions » avec un char (il y a, sous ce rapport, bien des abus), ou pour pester contre eux si ces malheureux, dont personne ne s'occupe, ne sont pas là quand on en aurait besoin... pour charger une voiture ou pour transporter des couvertures !

Il n'en est pas ainsi — je m'empresse de le dire — dans tous les corps de troupe, et certains commandants de bataillon ou de régiment consacrent au service du train une attention toute spéciale. Aussi les soldats du train, qui s'en aperçoivent, se donnent-ils plus de peine, et l'officier du train, en arrivant faire sa tournée, n'aperçoit pas des chevaux sales et mal fourragés, des effets de pansage et d'habillement traînant dans tous les coins de l'écurie ou des hommes en négligé, une fois l'heure de l'appel du soir arrivée. Ces majors, malheureusement, ne sont pas aussi nombreux qu'on pourrait le souhaiter.

De tout cela il résulte que le contact entre le personnel du train réparti aux divers états-majors et aux diverses unités d'un corps de troupe doit être aussi suivi et aussi étroit que possible, dans l'intérêt du service. Un officier du train du régiment doit connaître par leurs noms — et par leurs qualités ou défauts ! — tous les soldats du train de son corps de troupe, de même que les ordonnances d'officiers, dont il fera bien de s'occuper à l'occasion. Il en est de même du capitaine ou du major du train attaché à l'état-major de la brigade. Il doit prouver à ses hommes qu'il les connaît en les appelant par leur nom et en les reconnaissant d'année en année. Ce sont là de

petites choses, mais elles sont utiles à l'officier et font plaisir au soldat.

Si l'officier du train d'un état-major doit garder un contact aussi étroit que possible avec le personnel sous sa surveillance, s'il doit bien le connaître, il doit aussi pouvoir le qualifier, à la fin des cours de répétition. Il conviendra, tout au moins, de demander son avis et d'en tenir compte. Un officier du train de régiment, par exemple, sera au moins aussi fondé à qualifier un brigadier que le commandant du bataillon auquel appartient ce sous-officier. De même, l'officier du train de la brigade devra être entendu par le commandant du régiment lorsqu'il s'agira de qualifier le lieutenant ou le capitaine attaché à l'état-major de ce corps de troupe. Je devrais, ici, employer le conditionnel au lieu du futur, car, dans la plupart des cas, messieurs les commandants de régiment ou de bataillon qualifient leur personnel du train sans prendre conseil de ceux qui l'ont eu pour ainsi dire continuellement sous les yeux. Cette façon de procéder, outre ce qu'elle a de blessant, risque de faire commettre des injustices. Il en est de même pour les propositions d'avancement. J'ai connu un excellent brigadier du train qui ne devint jamais sergent — malgré le vif désir qu'il en avait et en dépit des propositions réitérées de l'officier du train de régiment — cela simplement parce que son commandant de bataillon « oublia » de le présenter pour ce grade. Est-ce juste ? Est-ce agir pour le bien du service ? Je laisse à mes lecteurs le soin de répondre.

Je m'arrête. Si les quelques réflexions que m'ont suggérées les expériences faites durant de nombreux cours de répétition comme officier du train de brigade ont pu intéresser mes camarades du train et surtout d'autres armes, je serai fort satisfait. Si elles tombent sous les yeux de quelque officier supérieur qui voudra bien les prendre en considération et, le cas échéant, mettre en pratique les modestes réformes que je me permets de suggérer, je serai au comble de mes vœux et j'aurai atteint le but que ces quelques lignes se sont proposé.

Capitaine GOUZY,

Off. train br. inf. 4.

