Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 66 (1921)
Heft: 9

Artikel: Deuxième note sur les ponts militaires
Autor: Lecomte, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340444

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: 12.07.2025

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

Deuxième note sur les ponts militaires.

En attendant les précisions que je compte pouvoir donner prochainement sur notre nouveau type de pont lourd, je crois intéresser les lecteurs de la *Revue Militaire Suisse* en résumant ci-dessous un article de la livraison de juin de l'excellente *Revue du génie militaire*, qui a recommencé à paraître cette année.

L'article en question est dû à la plume du capitaine du génie en retraite Netter ; l'imprimerie Berger-Levrault en a publié un tirage à part.

L'auteur y décrit un matériel de pont lourd étudié et réalisé par le génie français en 1914 en prévision du passage du Rhin. L'armistice ayant, en 1918, livré aux Français les ponts du Rhin, ce matériel n'a jamais reçu l'emploi auquel il était destiné. Des essais de pontage et de transport, sur une large échelle, ont cependant permis de constater qu'il était à même de rendre les services qu'on en attendait.

Le problème posé aux constructeurs était de produire un matériel à très grand rendement, en même temps que facilement transportable.

Si les Allemands étaient rejetés sur la rive droite du Rhin on devait s'attendre à les voir détruire, non seulement tous les ponts mais aussi toute la batellerie.

D'autre part, si les armées françaises arrivaient à prendre pied sur la rive droite, les ponts d'équipage auraient été tout à fait insuffisants pour assurer leur ravitaillement et leurs évacuations. Il fallait absolument un matériel permettant de faire circuler, dans les deux sens, simultanément et d'une façon continue, de lourds convois automobiles.

En outre les forteresses ennemies commandaient, au moins au début, les débouchés des principaux canaux et affluents de gauche du fleuve.

Pour pouvoir amener rapidement le matériel de pont à pied d'œuvre, il fallait donc pouvoir le charger sur wagons. Si l'on voulait employer des supports flottants, ceux-ci devaient rester dans les limites du gabarit des wagons ; leur largeur, en particulier, ne devait pas dépasser 3 mètres.

Or il se trouva qu'il y avait sur le canal de l'Ourcq 275 chalands, dits « flûtes », dont le nom fait déjà pressentir leurs dimensions principales. Ces flûtes, en effet, n'avaient pour 28,5 m. de longueur que 3 m. de largeur avec un déplacement total de 75 tonnes.

Ces dimensions permettaient de construire un pont à trois voies. Le tablier central, sur poutrelles en bois, était réservé aux troupes et aux voitures hippomobiles ; les deux voies latérales, de 6 m. de largeur, sur poutrelles en fer, étaient destinées au passage des camions automobiles et de l'artillerie lourde.

La faible largeur des bateaux permettait leur chargement sur wagon. Par contre la longueur et le poids de 20 à 22 tonnes à vide étaient des obstacles sérieux à un chargement et à un déchargement rapides. Grâce à l'énergie et à l'habileté des officiers dirigeants, dont l'auteur de la brochure était sans doute le chef, bien que sa modestie n'en laisse rien paraître, toutes les difficultés furent vaincues.

Au printemps de 1915 le problème était résolu sous toutes ses faces. Le matériel nécessaire pour deux ponts, de 500 m. de longueur chacun, était réuni à Saint-Denis, avec 180 wagons aménagés spécialement pour son transport.

Une compagnie du génie, portée à l'effectif de 800 hommes par l'adjonction de travailleurs auxiliaires avait, en trente-six heures, construit sur le Rhône, à Vienne, un pont de 200 mètres de longueur. Le courant était, à cet endroit, plus fort qu'il ne l'est, d'une manière générale, sur le Rhin allemand. Le transport du matériel de Saint-Denis à Vienne et retour, y compris le chargement et déchargement, s'était accompli sans accroc.

La mise en place des bateaux avait été faite par des remorqueurs spéciaux, également transportables sur wagons ; le chargement et le déchargement s'effectuait au moyen de

grues roulantes, telles que les compagnies de chemins de fer en ont pour relever les locomotives déraillées.

L'expérience était donc concluante. Lorsque les armées françaises atteindraient le Rhin, elles auraient les moyens de le franchir et d'assurer leurs communications avec la rive gauche.

* * *

On me dira peut-être que tout cela est très bien mais que ça n'a pas grand intérêt pour la Suisse, qui n'a pas de bateaux de ce genre et qui n'a d'ailleurs pas l'intention d'aller se battre au delà du Rhin.

C'est possible, bien qu'on ne sache jamais ce que l'avenir nous réserve. Cependant, l'article du capitaine Netter m'a rappelé de vieux souvenirs. Comme lieutenant, j'ai participé à des essais, bien modestes il est vrai, qui avaient quelque analogie avec ceux faits par le génie français en 1914. Il s'agissait de ponter, avec du matériel de fortune, non pas le Rhin allemand, ni même le Rhône, mais tout bonnement le paisible canal de la Thièle. Celui-ci représente d'ailleurs un obstacle respectable, avec ses quelque 50 mètres de large sur 4 m. de profondeur.

Dans ce temps-là, il n'était pas encore question de camions automobiles et l'artillerie lourde était un *impedimentum* dont l'armée suisse s'embarrassait encore moins qu'aujourd'hui. Le problème était donc beaucoup plus simple. Ce n'est cependant pas sans un peu d'émotion, que, cette nuit-là, nous surveillions de la rive gauche notre petit vapeur qui, tous feux éteints, descendait la Thièle remorquant tout un convoi de grosses barques du lac. C'est avec une certaine fierté que nous voyions, peu après, notre infanterie gagner rapidement l'autre rive, sur les passerelles que nous avions lancées en utilisant les barques comme supports.

Je n'ai pas de données précises sur les dimensions et le tonnage de ces barques, mais, en les aménageant convenablement, elles auraient, je crois, porté facilement les véhicules les plus lourds.

Si l'on a pu utiliser les barques du lac de Neuchâtel pour ponter la Thièle, on pourrait aussi, jusqu'à un certain point, utiliser celles d'autres lacs pour ponter certains secteurs du Rhône, du Rhin, de l'Aar ou de la Linth.

D'ailleurs, nous allons bientôt avoir, nous aussi, des canaux et sur ces canaux, des bateaux.

Le problème de l'utilisation des bateaux du commerce pour la construction des ponts lourds s'impose donc à l'attention de nos officiers du génie et de l'état-major général.

Colonel LECOMTE.