

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: 86 (1944)
Heft: 9

Rubrik: Revue de la presse

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

Revue de la Presse

Les ponts militaires

Le colonel du génie José Maristany, de l'Ecole d'application de l'armée espagnole, a publié dans le numéro d'avril 1944 de la revue militaire espagnole *Ejercito*, un article relatif aux travaux du génie. Il s'agit en particulier de l'établissement des ponts militaires, qui constituent des facteurs importants, influant directement sur la décision sur certains points. Il s'agit là d'une action transcendante pour l'infanterie en campagne.

Il y a des occasions où la réussite ou la faillite d'une opération, dépend plus directement d'un capitaine de pontonniers que d'un autre chef plus élevé en grade.

De telles considérations nous incitent à écrire ces lignes, quoique le sujet n'en soit pas nouveau. Mais aussi faut-il reconnaître qu'il n'est jamais inutile de trop insister sur un précepte judicieux.

D'autre part, notre point de vue diffère tant soit peu de celui du Lt-col. Iturrioz, dont nous avons eu le plaisir de prendre connaissance dans le numéro d'octobre dernier ; il peut être question de considérer notre article comme un complément du précédent, puisque nous nous proposons l'étude d'une spécialisation. En effet, la subdivision de certaines activités militaires est fort possible non seulement en ce qui concerne les conséquences des missions à accomplir, mais encore en fonction des impondérables et des données : temps, conditions, charges, etc.

Voyons l'étude analytique de toutes ces circonstances, afin de pouvoir distinguer quels moyens adéquats doivent employer les troupes, dans chaque cas.

SPÉCIALISATION.

Avant d'entreprendre cette analyse, nous allons nous efforcer de justifier cette spécialisation.

Il est une notion comme à toutes les grandes entreprises : celle de placer « the right man in the right place », ou de ne confier à un employé que le travail qu'il connaît le mieux afin qu'il en résulte un rendement maximum. Chacun ainsi ne s'occupe que d'un travail qu'il est chargé de mener à chef. La division du travail est une obligation découlant normalement de la complexité des activités, et surtout, du temps de plus en plus limité dont on dispose pour les exercer. C'est aussi le cas pour le domaine militaire, devenu si varié depuis que le développement de la technique a pris des formidables proportions.

PRÉPARATION DU MATÉRIEL.

Les temps « faciles » où les sapeurs devaient tout improviser, et en particulier des ponts de fortune, peuvent être désormais considérés comme ayant définitivement passé à l'histoire. Les troupes du génie d'une armée moderne doivent être dotées d'un abondant matériel, étudié de manière systématique et minutieux, tout en ne laissant à l'improvisation que la stricte latitude indispensable. Cette dernière, d'ailleurs, même dans des cas tout à fait spéciaux, nous paraît encore excessive, pour ce qui concerne la matière traitée.

PONTS ET VIADUCS.

Observons tout d'abord que, pour nous, le terme générique de « ponts » comprend toutes les œuvres de nature analogue,

désignées par les termes civils de viaducs, canaux ou voies d'eau surélevées, conduites, etc.

La première classification à faire parmi ces ouvrages est la suivante :

1. Ponts établis sur les cours d'eau courante ou stagnante ;
2. Ponts ne franchissant que des lits à sec ou n'offrant que peu d'eau.

Le premier problème est posé par la compétence des pontonniers, munis de leur matériel flottant, alors que les sapeurs ne sont attribués qu'aux ouvrages non fluviaux.

Les larges fleuves étant relativement peu nombreux en Espagne, nous avons plutôt utilisé d'un important matériel pour des ponts d'une seule arche.

De ces considérations, une constatation s'impose : notre armée peut se contenter de ne comprendre que peu d'unités de pontonniers, mais bien dotées de matériel flottant. Par contre, le nombre des compagnies de sapeurs, pourvues d'un matériel moins conséquent, doit être élevé.

PONTS D'AVANT ET D'ARRIÈRE-GARDE.

D'un autre point de vue, on peut encore subdiviser le matériel en ponts d'avant-garde, nécessitant une grande vitesse de montage et en ponts d'arrière-garde, dont l'établissement accorde plus de temps.

Les pontonniers, troupes de première ligne, ont à résoudre des difficultés de passage de cours d'eau par des actions rapides et avec leurs propres moyens : embarcations diverses, étais métalliques, etc., permettant le passage ininterrompu, vraies passerelles flottantes que franchissent les fantassins avec leur matériel dès les premiers instants.

Les sapeurs de division sont chargés de passer le matériel avec l'aide de chevaux de frises sur lesquels sont placées des passerelles. Il faut compter aussi avec l'emploi d'un type de

passerelle spécial, très légère, sur pneumatiques. Tous ces éléments sont portés à dos.

Les cavaliers passent à pied, tenant par la bride leurs montures qui nagent à côté de la passerelle.

Enfin, les sapeurs de corps d'armée s'occupent de passer le matériel lourd, en remplaçant les ponts divisionnaires par leurs propres dispositifs plus solides. Le matériel léger de la division lui est alors ramené vers l'avant, afin d'être utilisé à nouveau, cas échéant.

Il est évident que, selon les circonstances ou la profondeur des rivières, un système ou un autre est adopté en vue d'utiliser au mieux les disponibilités du moment. Cependant, ce sont les pontonniers qui doivent réaliser ce travail, puisque de par leur formation et le matériel dont ils sont dotés, on peut les considérer en quelque sorte comme les marins de l'armée de terre.

LES PONTS A SECTIONS.

La question peut encore être envisagée au point de vue de l'usage d'un nombre variable de sections de pont, montées d'avance selon divers brevets existant un peu partout maintenant.

Les plus courtes sections, de 16 m. environ, sont d'un emploi courant depuis que la Direction générale de l'industrie et du matériel, sous les ordres du col. Montoro, eut l'idée ingénieuse du système de lancement qui réduit toute l'opération à une affaire relativement simple, en comparaison de ce qu'elle représentait d'efforts et de difficultés auparavant.

Les sections moyennes qui atteignent 30 m. sont représentées par le matériel du type Martell, récemment modifié et dont l'appareil de lancement est actuellement à l'étude.

Il y a encore un projet qui est également à l'expérimentation et qui comporte l'emploi de sections de grand format (60 m.) du type Martell, utilisant toute la longueur d'armature comme

poutraison supérieure, et dont la ligne donne un arc à grande courbe, soutenu par des barres verticales supplémentaires. Ce type ne peut être édifié qu'en deuxième ou troisième ligne, d'une part vu le temps nécessaire à son installation et, d'autre part, parce que ce matériel ne peut évidemment pas figurer à l'avant-garde.

PONTS DE CHARGE.

Nous nous trouvons à nouveau en présence d'une nécessité de classement, suivant l'importance des charges appelées à circuler sur les ponts. Nous aurons donc, sommairement :

- a) passerelles d'infanterie ; (charges à dos d'hommes) ;
- b) ponts ordinaires ;
- c) ponts lourds.

Le premier type est trop fréquent et son usage assez évident pour que nous puissions nous dispenser de le définir ici. Pourtant, il n'en va pas tout à fait de même pour les cas où des charges à dos d'homme doivent être passées ; c'est là un point qui mérite un examen plus attentif. En effet, de nombreuses occasions peuvent se présenter où, immédiatement après avoir atteint la rive opposée, les premières forces d'infanterie ayant bénéficié d'un effet de surprise, devant être abondamment soutenues par un apport conséquent de munitions et de matériel de guerre léger.

Il ne sera pas toujours possible d'établir un pont plus résistant vu les conditions précaires du moment. Il ne peut non plus être question d'attendre un instant plus propice. Il faut même admettre que plusieurs heures se passent, sous le feu direct de l'artillerie.

Ce type de passerelle peut donc être considéré comme la meilleure solution en vue de soutenir une tête de pont de proportions limitées, dans le cas précisément où l'artillerie ennemie viserait la destruction des ponts, comme ce fut le cas à la Cité Universitaire. Une passerelle de ce genre peut, en

effet, être remplacée rapidement et avec une relative facilité, ce qui serait quasi impossible lorsqu'il s'agirait d'un pont. D'autre part, l'économie de matériel est également appréciable.

Là encore, nous avons deux types de passerelles : les unes flottantes, dérivant de la première nécessité, et les autres, placées sur chevalets, sortes de ponts légers d'avant-garde.

Les ponts ordinaires sont à notre avis ceux qui permettent le passage de véhicules courants. Il semble que les normes figurant dans tous les manuels de pontonniers, concernant les poids autorisés par essieu du matériel d'artillerie ou des différents types de véhicules, devraient être définitivement supprimées. En effet, tous les ponts ordinaires, inclus ceux d'avant-garde, doivent pouvoir supporter les camions les plus lourdement chargés, ainsi que les tanks normaux, soit de 20 tonnes au minimum.

Les ponts militaires modernes sont calculés pour des surcharges de 24 tonnes (établis par les pontonniers).

Enfin, nous entendons par ponts « lourds » ceux dont la résistance permet le passage des plus lourds tanks modernes.

Nous ne croyons pas que ce modèle puisse résister comme type de pont indépendant, mais nous le considérons comme devant comprendre tout un matériel de pièces détachées, faux-chevalet, entrants, etc., destinés à les renforcer, aux fins de résister à la surcharge. Dans ce but, il semble que ce soit le pont divisionnaire qui est le plus adapté.

Les ponts établis par les sapeurs spécialisés en matière de constructions ferroviaires, par contre, sont bien entendu d'un type sensiblement différent. En premier lieu, les charges imposées sont bien plus considérables et ces ponts ne peuvent tolérer aucune déviation. Ils doivent s'adapter exactement aux deux tronçons de voie ferrée.

Ces ponts sont construits au moyen de poutres armées, soutenant les sections ordinaires quoique d'un poids peu excessif. Le maniement et le montage doivent être faciles.

LES PONTS ÉTAYÉS.

Nous abordons un genre de ponts supportés par des étais, des piliers, des chevalets ou encore par des flotteurs. On utilise naturellement, autant que faire se peut, les appuis d'un pont permanent par exemple, même partiellement détruit, tout en effectuant la mise en état nécessaire. Une grande partie du matériel adopté dans ces cas, est déjà monté d'avance ; il suffit de le poser selon les plans et indications des ingénieurs affectés au service de pontonnage.

On a beaucoup recours aux canots pneumatiques de nos jours et il est vraisemblable que leur emploi se généralisera encore davantage.

Avant de terminer cet aperçu, précisons que toutes ces constructions peuvent être englobées dans une définition beaucoup plus succincte. En effet, au moyen de la juxtaposition de différentes sections et en disposant comme soutien des cubes placés les uns sur les autres, on obtient rapidement un pont suffisant au point de vue de la résistance. Plus les exigences en charges sont élevées et plus l'étaisage est renforcé, ce qui permet le passage de tanks du type le plus lourd.

Grâce aux soupentes et aux étauçons de nombre variable, placés aux faces latérales inférieures de la construction, on obtient une résistance à toute épreuve.

DOTATION EN MATÉRIEL.

Le matériel doit être, jusqu'à un certain point, indépendant du personnel, sauf naturellement dans les unités de pontonniers. Il est attribué au parc du génie et non assigné à une compagnie déterminée. Nous pensons à recommander que toutes les unités devraient être familiarisées avec le montage rapide. On réaliserait ainsi un point essentiel de la formation des troupes.

Trad. R. STOUDMANN.
