Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 86 (1944)
Heft: 2

Artikel: Nos pontonniers
Autor: Lecomte
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-650326

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: 05.07.2025

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

Nos pontonniers

L'excellente revue *Technische Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure*, qui paraît à Zurich par les soins d'un groupement d'officiers du génie a, à l'occasion du cinquantenaire de la Société suisse des pontonniers, consacré sa dernière livraison à cette importante subdivision de l'arme du génie.

Les officiers d'autres armes, tout spécialement en Suisse romande, ayant rarement l'occasion de voir nos pontonniers à l'œuvre, je crois intéressant d'attirer leur attention sur cette publication, en leur donnant ci-dessous un aperçu de son contenu.

La brochure de 84 pages, abondamment illustrée, débute par une brève préface du colonel-divisionnaire Gubler, chef de l'arme du génie. Il rappelle que, de toute antiquité, les cours d'eau ont joué un rôle important dans les opérations militaires. C'est encore le cas aujourd'hui et ce le serait tout particulièrement dans un pays riche en cours d'eau comme la Suisse. Notre armée a donc besoin d'une troupe spéciale, disposant d'un bon matériel de franchissement de cours d'eau et habile à le manœuvrer. Sous ce double rapport, personnel et matériel, nous pouvons avoir confiance en nos trois bataillons de pontonniers.

Le colonel du génie Müller a contribué à la brochure par deux articles historiques, l'un sur le développement des ponts militaires en général, l'autre consacré plus spécialement à

l'histoire des pontonniers suisses. C'est ce dernier article que je voudrais d'abord résumer ci-dessous.

C'est en 1820 que la Diète fédérale vota le premier crédit pour la création d'un modeste équipage de pont d'environ 120 m. de long, c'est-à-dire suffisant pour lancer un pont sur l'Aar moyenne ou deux sur la Reuss ou la Limmat. Le canton de Zurich créa pour l'emploi de ce matériel la première compagnie de pontonniers.

Peu après, le matériel fut porté à 160 m. et le canton d'Argovie forma la deuxième compagnie de pontonniers. Dans la guerre du Sonderbund, ces deux compagnies lancèrent chacune un pont sur la Reuss.

Entre temps, vers 1844, le canton de Berne avait créé une troisième compagnie, équipée avec un matériel plus moderne, dû au colonel autrichien Birago, et qui avait fait ses preuves dans l'armée autrichienne. Cette compagnie fit aussi la campagne du Sonderbund, mais ne paraît pas avoir eu l'occasion de s'employer. Dans les années suivantes, le matériel Birago fut augmenté peu à peu et se montra tellement supérieur à l'ancien matériel que ce dernier fut mis en réserve en 1862 et définitivement au rancart en 1873.

Le matériel Birago a été pendant près d'un siècle un admirable instrument de travail pour nos pontonniers. Sans entrer dans des détails techniques, ce matériel comprenait, comme supports de pont, des bateaux en bois démontables en deux ou trois pièces, et des chevalets, également démontables, avec pieds de différentes longueurs. Il se prêtait ainsi à la construction de ponts aussi bien en eau profonde que par basses eaux ; de même, au franchissement de cours d'eau à la rame ou au moyen de bacs. Le pont Birago pouvait livrer passage à toutes les voitures de guerre en usage à l'époque où il fut créé, c'est-à-dire jusqu'à environ 3 tonnes. Lorsque notre armée commença à utiliser des camions automobiles du poids de 6-7 tonnes, il fut encore possible, à force d'ingénieuses modifications du matériel Birago, de leur livrer pas-

sage. Mais lorsque, après la première guerre mondiale, il fut question de camions de 10-15 tonnes et même plus, il fallut songer à créer un nouveau matériel. C'est à cette mission que se consacra avec une ténacité inlassable, le colonel H. Walther, chef de section au service du génie et pontonnier dans l'âme. La période des essais fut longue et laborieuse et ne se termina qu'en 1932. De 1934 à 1939, les bataillons de pontonniers furent équipés à neuf avec un matériel répondant à toutes les exigences de la technique et de la tactique modernes.

Une des principales difficultés provenait du fait que le ponton Birago, trop léger pour supporter les camions auto était déjà un peu lourd pour la navigation à la rame. La question fut résolue par l'introduction de deux types de bateaux complètement différents : le ponton, en métal léger, en deux ou quatre pièces, comme support de pont ; la nacelle, en bois, d'une seule pièce, pour la navigation à la rame. En même temps fut résolu le problème tactique de rendre indépendants l'un de l'autre le franchissement du cours d'eau à la rame et la construction du pont.

Déjà la première guerre mondiale avait démontré qu'un pont militaire repéré était en grand danger d'être détruit par l'artillerie à longue portée ou l'aviation. Il importait donc de pouvoir, cas échéant, le replier très rapidement, en quelques minutes. Cela n'était pas possible avec le matériel Birago ; c'est maintenant, avec le nouveau matériel, une manœuvre courante.

Si nous ajoutons que le matériel M. 34 est complètement motorisé, nous aurons résumé ses principaux avantages vis-à-vis de l'ancien, entièrement hippomobile. L'élément essentiel de transport est une remorque-type très pratique s'attelant à un camion ou à un tracteur.

Dans un troisième article historique, le capitaine Gruner retrace l'histoire de la Société suisse des pontonniers, dont il est le président central.

Jusqu'il y a une cinquantaine d'années, les pontonniers se recrutaient facilement, surtout parmi les bateliers de rivière de la Suisse allemande, les « flotteurs » (Flösser) qui descendaient l'Aar et le Rhin avec des radeaux de bois de construction. La création d'usines hydrauliques sur nos grandes rivières a peu à peu rendu cette navigation impossible et a fait disparaître cette pépinière de navigateurs.

C'est pour remédier à cet inconvénient que furent créées des sociétés locales de pontonniers qui, il y a 50 ans, au nombre de 11, se réunirent en une Société fédérale. Celle-ci compte aujourd'hui 40 sections, réparties dans toute la Suisse [1]. Sa principale mission est de fournir au recrutement des jeunes gens sachant naviguer en eau courante, à la rame et à la gaffe, ayant l'œil et le pied marins, si l'on peut dire, et connaissant les éléments du service des pontonniers. C'est en bonne partie grâce au travail dévoué de la société que l'école de recrues peut livrer à l'armée des pontonniers bien instruits et que ceux-ci peuvent, en dehors du service militaire, continuer à exercer la navigation, base de tout le service des pontonniers.

Le capitaine Lutstorf développe plus en détail les principes de l'instruction des jeunes bateliers dans les sociétés, et le capitaine instructeur Fricker ceux de leur instruction dans les écoles de recrues. Ce dernier insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas pour l'instructeur de former uniquement des travailleurs, mais aussi et surtout des soldats. Si la navigation est la base de l'instruction technique, le pontonnier, qui sera souvent en toute première ligne, doit non seulement pouvoir construire un pont, mais au besoin le défendre, Il doit donc être aussi un combattant sachant bien tirer et habile au combat rapproché. Mener de front l'instruction technique et

[1] Il n'y a que deux sections romandes, Bex et Genève, le Rhône, de Saint-Maurice au Léman et de celui-ci à la frontière française, étant, avec la Thièle entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne, le seul cours d'eau navigable de la Suisse romande. C'est aussi pour cette raison que le recrutement des pontonniers est plus facile en Suisse allemande. Nos pêcheurs et bateliers du Léman et des lacs de Neuchâtel et de Morat fournissent aussi d'excellents pontonniers, malheureusement pas assez nombreux.

celle pour le combat exige beaucoup d'efforts tant des recrues que du personnel instructeur. Heureusement, la plupart des jeunes entrent en service après une sérieuse préparation, grâce aux sociétés de pontonniers.

Le capitaine Gruner contribue aussi à la publication par un intéressant article sur les divers modes d'ancrage en eau courante. Je n'insiste pas sur ce sujet, de première importance dans la construction des ponts et bacs, mais concernant plus spécialement les officiers de pontonniers.

Un article qui, par contre, doit intéresser les officiers de toutes armes est celui du major Henne, sur l'emploi (Einsatz) des pontonniers. L'auteur commence par se demander si les conditions de la guerre actuelle ont bouleversé les principes admis jusqu'ici pour le franchissement des cours d'eau. Il estime avec raison que non. L'emploi de canots en caoutchouc et de bateaux à moteurs a modifié les détails des opérations, mais non les principes. Pour un passage de vive force, par exemple, il s'agira toujours d'abord de prendre pied sur l'autre rive avec des moyens légers, et ensuite de relier les deux rives de façon durable. Un cours d'eau sans ponts constituera toujours un obstacle sérieux pour les opérations. Même si des avions peuvent le survoler et des chars amphibies le traverser, il faudra toujours établir des passages pour le gros des troupes. Dans notre armée, ce sera l'affaire des pontonniers, spécialistes en la matière, tandis que dans d'autres armées le soldat du génie est à la fois mineur, sapeur et pontonnier.

Il fut un temps où l'on exerçait chez nous uniquement le franchissement de vive force de cours d'eau, dans le cadre d'une action offensive, ce qui ne correspondait guère à la mission essentiellement défensive de notre armée. Dans notre pays coupé de cours d'eau et de lacs, il y a, même dans le réduit central, de nombreuses possibilités d'emploi des pontonniers dans la défensive : réparation ou remplacement de ponts détruits, création de nouveaux passages temporaires

ou permanents, etc. D'une manière générale les principales missions des pontonniers sont :

1° Traversée de rivières au moyen de bateaux ;
2° Construction de ponts temporaires avec le matériel d'ordonnance ;
3° Construction de ponts permanents avec du matériel de circonstance.

Eventuellement, les pontonniers peuvent aussi opérer des destructions, effectuer d'autres travaux de construction ou recevoir d'autres missions spéciales. Mais il ne faut pas oublier que leur raison d'être est de créer rapidement sur nos cours d'eau, avec le matériel spécialisé qu'eux seuls savent manier, des passages pour les troupes d'autres armes.

La construction des ponts avec le matériel d'ordonnance se fait conformément aux prescriptions du règlement de pontonniers et ne donne lieu à aucune discussion. Qu'il suffise de dire que le matériel de chaque bataillon de pontonniers permet de lancer en quelques heures deux ponts normaux ou un pont lourd sur l'Aar, et le double ou le triple sur les rivières de moindre importance : Reuss, Limmat, Thur, Sarine. Ces ponts peuvent, au besoin, être démontés en quelques minutes, par exemple en cas d'alerte aux avions.

Le major Rubli traite plus en détail le franchissement de cours d'eau par bateaux ou bacs, qui doit toujours précéder le lancement d'un pont à proximité de l'ennemi. Même s'il ne s'agit pas d'un passage de vive force, il est toujours possible, que de petits détachements ennemis, parachutistes ou autres occupent la rive opposée. Les pontonniers disposent dans ce but d'un nombre suffisant de nacelles à 3 ou 4 rameurs, pouvant transporter 16 fantassins équipés, ou un groupe d'armes lourdes d'infanterie. Ces nacelles peuvent aussi être munies d'une moto-godille, ce qui permet de ménager beaucoup les forces des pontonniers tout en accélérant l'opération.

En thèse générale, la construction du pont ne doit com-

mencer que lorsque nos troupes ont pris solidement pied sur la rive opposée. Cela peut rendre nécessaire le transport de pièces de campagne ou de chars légers, qui ne peut pas s'effectuer en nacelles. Dans ce cas on a recours à la traille. Celle-ci se compose d'un câble tendu au travers du cours d'eau, auquel est accrochée, par une poulie, une portière consistant en deux nacelles accouplées et recouvertes d'un tablier. En donnant à la portière, au moyen d'une rame servant de gouvernail, l'inclinaison voulue sur le courant, celui-ci pousse l'embarcation vers la rive opposée. S'il s'agit de transporter des poids dépassant 2,5 tonnes, on construit la portière avec du matériel d'ordonnance

Les trailles peuvent rendre de grands services lorsque, par suite du feu de l'ennemi ou par manque de matériel, la construction de ponts n'est pas possible.

Au cours du service actif, en imitation de ce qui s'est fait avec succès à l'étranger, nos bataillons de pontonniers ont été dotés d'un certain nombre de canots en caoutchouc, munis de pagaies. Ces canots, beaucoup plus légers que les nacelles, se prêtent particulièrement à un passage de cours d'eau par surprise, leur transport et leur mise en place pouvant s'effectuer rapidement et sans bruit. Ils formeront souvent le premier échelon de traversée. Leur rendement est, par contre, de beaucoup inférieur à celui des nacelles ; ils trouveront donc souvent aussi emploi pour le transport de patrouilles ou d'autres petits détachements.

Pour concrétiser le notion de traversée en bateaux, rappelons que, dans des manœuvres en 1934, un bataillon de pontonniers a, en quelques heures, fait franchir la Limmat, uniquement à la rame et à la traille, sans construire de ponts, à :

1 régiment d'infanterie avec ses trains de combat et de cuisine ;
1 compagnie de cyclistes ;
1 compagnie de mitrailleurs attelés ;
2 escadrons de dragons (6 chevaux par traille) ;

1 groupe d'artillerie de campagne à 3 batteries (par traille une pièce ou un avant-train avec 6 chevaux) ;
1 compagnie sanitaire.

Dans un dernier article, le capitaine Hunziker traite quelques exemples de ponts permanents construits par les pontonniers au cours du service actif actuel. Le matériel d'ordonnance ne suffisant que pour un petit nombre de ponts, il faut généralement, pour ne pas immobiliser le matériel, prévoir le remplacement à bref délai de tout pont d'ordonnance par un pont permanent. Ce travail peut parfois être confié à des entreprises civiles, mais doit pouvoir, cas échéant, être effectué par les unités de pontonniers. Les bataillons disposent, à cet effet, de sonnettes permettant de construire rapidement des ponts sur pilotis avec du matériel de circonstance : bois abattus ou trouvés sur place, cordages et fers réquisitionnés, etc. Les exemples cités par le capitaine Hunziker montrent que nos pontonniers sont capables de construire des ponts permanents non seulement sur pilotis, mais aussi d'après divers autres systèmes.

Si quelque lecteur veut consacrer quelques heures à lire et à étudier le texte allemand de la brochure en question, il ne le regrettera pas. Ce bref aperçu aura atteint son but s'il a réussi à montrer aux officiers d'autres armes l'importance du rôle des pontonniers dans notre armée et la confiance que le commandement peut avoir en eux.

Colonel LECOMTE.