

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 41 (1896)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Réflexions sur notre état militaire. IV  
**Autor:** Favre, Camille  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-348242>

### **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:** 30.03.2025

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

# REVUE MILITAIRE SUISSE

XLI<sup>e</sup> Année.

N<sup>o</sup> 3.

Mars 1896.

## Réflexions sur notre état militaire.

### IV

#### *Trains et matériel d'infanterie.*

Nous avons, dans un précédent article, envisagé l'organisation de nos corps de troupes. Après avoir rapidement passé devant le front de combat de notre infanterie, que le lecteur veuille bien pénétrer dans l'intérieur des lignes et examiner avec nous l'envers de notre armée.

Par bien des points, la question des trains rentre dans la loi d'organisation de l'armée. Cependant, comme elle lui échappe par quelques détails, c'est là un motif suffisant pour que nous la traitions dans un chapitre à part.

« Lorsque le combat commence, disait un officier, on est profondément impressionné par le déploiement des forces ennemies et par l'ordre imposant qui paraît régner sur son front. De l'autre côté, au contraire, tout semble désordre, mais ce n'est là qu'une question de point de vue. Si, au lieu de contempler le front de bataille de l'ennemi, vous pouviez pénétrer dans les lignes de votre adversaire, vous y verriez régner la même confusion que dans les vôtres ». Une fois arrivé au combat, ce raisonnement, très juste en lui-même, est de nature à rassurer ; mais lorsqu'il s'agit d'organisation, la consolation est insuffisante et il est de la plus grande importance de diminuer, autant que possible, un désordre à peu près inséparable de toute organisation armée.

Peu de gens s'intéressent à ces questions, cependant capitales, et beaucoup, arrivés au chapitre des trains, fermeraient volontiers le livre, en disant : « A la garde de Dieu ». Indiffé-

rence funeste qu'il faut s'appliquer à détruire en premier lieu si nous voulons progresser dans ce domaine. Aussi croyons-nous devoir insister quelque peu ici sur les préliminaires.

Sans des trains bien organisés, une armée ne peut ni marcher, ni combattre, ni cantonner, ni conserver une ferme discipline. Ce dernier point surtout est à envisager pour une troupe de milices.

C'est par derrière que l'indiscipline s'introduit dans les armées. Pour s'en rendre compte, il suffit de considérer la composition des trains, composition nécessairement disparate, réunissant dans un ensemble qui change chaque jour, en personnel et en matériel, les éléments les plus portés à échapper au joug de la discipline et à l'autorité du commandement. Les éclopés et les malades d'abord, les escortes sans cesse renouvelées des voitures de guerre, les cantiniers enfin et les voitures de réquisition. Tout ce monde a son commandement spécial et les armes y sont mêlées comme les gens. Les services de santé et le service administratif, l'infanterie et l'artillerie sont là avec leurs prétentions diverses à l'omnipotence et à la direction de la colonne. Lorsqu'un homme, un fantassin, par exemple, revient à son corps après avoir passé quelque temps dans ce service, toutes les chances sont pour qu'il ait vu s'amoinrir en lui l'esprit de discipline. Telle est la pente naturelle des choses.

Pour réagir contre cette tendance et assurer un bon fonctionnement des trains, plusieurs éléments sont nécessaires.

En premier lieu, il faut le concours dévoué et convaincu de tous ceux qui sont appelés, temporairement ou régulièrement, à faire partie de cet organisme, et particulièrement des cadres. Il faut donc enseigner aux gradés l'importance de ce service. Tant qu'ils ne l'auront pas compris, tant que le service des trains restera, dans l'opinion de beaucoup, un service secondaire, les meilleures mesures seront vaines. Il y aurait donc lieu d'insister sur ce point dans toutes les parties de l'enseignement et, principalement, dans celui qui est donné aux officiers d'infanterie et d'administration.

Ce premier point réglé, il faut aux trains une bonne et forte organisation et un bon matériel. Organisation s'entend ici surtout dans le sens de commandement. Et d'abord, à qui confier le commandement des colonnes du train pour y faire dominer l'ordre et la discipline? Est-ce aux officiers d'adminis-

tration ? Ils ne connaissent pas le service des troupes montées ou attelées, et ils ont d'autres devoirs qui les détournent du commandement de la troupe. Il faut exclure également les officiers d'infanterie et des autres armes, pour des raisons analogues. Les officiers d'infanterie, adjoints aux trains comme commandant les escortes, sont à pied. Préoccupés de leur troupe, il leur est impossible de maintenir l'ordre dans une colonne de voitures par la bonne raison qu'ils ne peuvent la surveiller. Force est donc de confier le commandement aux officiers du train de ligne qui l'ont déjà dans une certaine mesure ; ou plutôt, il faut former un *corps du train de ligne* assez bien organisé et assez puissant pour donner le branle à toute la machine.

L'ordonnance du 28 décembre 1894 sur l'organisation des corps d'armée a déjà fait faire à la question un grand pas en avant, en supprimant le bataillon du train, conception malheureuse, dont la disparition a été saluée par un unanime assentiment. Actuellement, chaque corps attelle ses voitures avec un détachement du train qui lui appartient en propre. L'artillerie se sert de son train, les autres corps puisent dans le train de ligne.

Mais cette organisation est incomplète parce que le train de ligne n'a pas encore la force nécessaire pour accomplir sa tâche. Ses officiers, pris dans l'artillerie, sont considérés comme étant plus ou moins temporairement en disgrâce dans un service désagréable. Ils n'ont pas, jusqu'ici, une instruction spéciale d'un bout à l'autre de leur carrière. Il n'existe pas une hiérarchie complète dans ce service. En un mot, ils ne forment pas un corps, au sens propre du mot, et ne sont pas assurés des compétences nécessaires à un commandement difficile.

Un officier du train de ligne, il est à peine besoin de le dire, doit être un officier énergique et intelligent. Laissé à lui-même, il doit faire preuve, dans nombre de circonstances, d'une initiative singulière et d'une véritable compréhension des intérêts de l'armée. Il faut donc recruter et instruire à part le corps des officiers du train de ligne et le séparer plus complètement de l'artillerie. Pour accentuer ce divorce, l'uniforme pourrait être, dans une certaine mesure, modifié par une marque plus visible que l'insigne actuel. A ce corps d'officiers, il faut un avancement régulier et une hiérarchie complète qui comprenne et enserme toutes les parties du service.

Actuellement, il existe à l'état-major du corps d'armée un lieutenant-colonel chef du train ; à l'état-major de division un major chef du train et commandant de la colonne des vivres et bagages. Ici commencent les difficultés. Cet officier et son adjudant n'ont chacun qu'un seul cheval. Comment un seul adjudant, avec un seul cheval, peut-il donner tous les jours, à temps, les ordres nécessaires au premier échelon de munitions, aux colonnes de vivres et de bagages souvent séparées et toujours éloignées du front. Le major lui-même, réduit à un seul cheval, peut-il l'aider dans ce service ? Les manœuvres du 1<sup>er</sup> corps, en 1895, ont montré que cela n'était pas possible. Il faut donc attribuer deux chevaux au major du train et deux adjudants, chacun avec deux chevaux. Encore, faudra-t-il que les chevaux soient bons.

Dans la brigade, nous trouvons un lieutenant du train chargé de l'inspection du service de l'unité et du commandement spécial du 1<sup>er</sup> échelon de munitions. Pour avoir une compétence suffisante et pour assurer la continuité de la hiérarchie, cet officier doit être revêtu du grade de capitaine. Dans la marche et le combat, il ne doit pas être détourné de son service spécial des munitions de l'infanterie. Raison de plus pour augmenter le personnel du train dans l'état-major de la division.

Arrivons maintenant au régiment. Ici, plus d'officiers ; mais, seulement, un adjudant sous-officier du train à l'état-major du régiment et un appointé du train au bataillon. Il y a longtemps que l'on déclare ce personnel insuffisant<sup>1</sup>. Il est évident, en effet, qu'un adjudant sous-officier, quelque bon qu'il soit, ne peut exercer un commandement effectif sur la colonne régimentaire et qu'il faut y placer un officier, lieutenant ou premier-lieutenant. La création de ce poste complétera la hiérarchie et assurera le bon ordre. Elle assurera aussi, en dehors de l'officier de la brigade, la surveillance du service et de l'instruction du train régimentaire dans des cantonnements souvent éloignés. De même, au bataillon, il faut remplacer par un sous-officier le simple appointé qui manque de l'autorité nécessaire pour la surveillance et l'instruction.

<sup>1</sup> Si l'infanterie manque d'officiers et de sous-officiers du train, les armes spéciales en sont largement dotées. C'est ainsi que le demi-bataillon du génie a un officier et un sous-officier du train pour 12 voitures et 36 chevaux. De même, le lazaret de division, pour 13 voitures et 31 chevaux, a un officier du train et 3 sous-officiers.

On objectera que l'on a déjà de la peine à trouver des sous-officiers pour le train de ligne, et qu'il sera plus difficile encore de se procurer le supplément d'officiers nécessaire. Il est très naturel que, dans l'état de choses actuel, le recrutement de ce corps soit gêné; mais, il est infiniment probable que, lorsqu'il aura une organisation propre et des compétences bien définies, les choses changeront complètement, à ce point de vue aussi.

Reste la question de compétence. Il serait entendu que, lorsque les colonnes de vivres et bagages sont réunies, c'est l'officier du train qui les commande, quitte à prendre à l'occasion l'avis des officiers supérieurs en grade, s'il s'en trouve de présents. Lorsque les colonnes sont séparées, le quartier-maître du régiment prend le commandement de la colonne de vivres, qui est moins nombreuse que celle des bagages, et a d'ailleurs un but spécial bien défini.

Une bonne organisation du train de ligne ne suffira pas si on ne lui donne un bon matériel en voitures, chevaux et harnais. Ici nous nous croyons forcé d'entrer dans le détail qui, seul, est instructif.

On a renoncé chez nous à monter les soldats du train de ligne, par la raison que, le train ne devant être servi que le dernier dans le choix des chevaux, on a supposé qu'il pouvait lui échoir des attelages de qualité inférieure. D'où la conséquence qu'ils ne seraient pas aptes au service de porteurs. Cette question sort de notre compétence. Nous nous bornerons seulement à constater que le train de ligne, ayant un service très pénible, a besoin aussi de bons chevaux. D'autre part, les chevaux de trait abondent en Suisse, et nous nous demandons si, armé du droit de réquisition, on ne parviendrait pas, en temps de guerre, à les amener au jour en nombre suffisant. Il nous semble aussi que les harnais actuels à poitrail, peu connus en Suisse, pourraient être améliorés, soit que l'on adoptât un autre mode de traction, soit que l'on se bornât à modifier le type existant, qui ne répond pas aux nécessités de l'attelage<sup>1</sup>.

Les voitures de corps, d'un type récent, qui n'a pas répondu à ce que l'on en attendait, sont à la fois trop lourdes, trop

<sup>1</sup> Tandis qu'il est de règle, en matière d'attelage, que les chaînettes doivent être égales et que les traits doivent être allongés ou raccourcis, il est difficile d'exécuter cette dernière opération avec les harnais du train de ligne.

hautes et trop chargées, pour pouvoir faire un bon service dans un pays souvent montagneux et toujours inégal. Nos voitures d'infanterie, qui sont à 2 chevaux, pèsent, vides, 778 kilos. Or, le chargement normal de 2 chevaux étant de 1000 kilos, on dispose pour le bagage de 222 kilos seulement.

D'autre part, comme ces véhicules offrent pour ce chargement une place pour ainsi dire illimitée, on ne se gêne pas pour y entasser un matériel réglementaire trop lourd et trop encombrant et un matériel non réglementaire qui vient encore aider à la surcharge des attelages. Un vieil instructeur, qui occupait ses loisirs en étudiant les mathématiques, avait coutume de dire que le désordre aux bagages était en raison directe du carré de la hauteur du chargement. Quelque paradoxale que puisse paraître cette affirmation, elle est loin d'être fausse. L'exagération du chargement entraîne forcément son désordre et ce désordre réagit forcément aussi sur tous ceux qui sont appelés à charger ou à décharger.

Que résulterait-il de tout cela? L'immobilisation des trains, la lenteur de leur marche, l'impossibilité de les faire arriver à temps, et, finalement aussi, celle de se servir de ce qu'ils contiennent. Toute pente un peu forte nécessitant le doublement des attelages, il faut avancer par échelons, d'où des retards. Il est, en outre, impossible de sortir des bonnes routes. Enfin, bien convaincus de ces inconvénients, les états-majors, pour éviter l'encombrement, tiennent instinctivement les trains en arrière des pentes et trop loin du front, ce qui les met dans l'impossibilité de rejoindre.

Il faut donc adopter un système de voiture beaucoup plus léger, à chargement limité par des cerceaux, et moins élevé au-dessus du sol.

De même pour nos caissons d'infanterie qui ne répondent plus à ce que l'on est en droit de leur demander. Etant appelés à suivre la troupe de près dans le terrain, ils doivent être doués d'une grande mobilité. En d'autres termes, ils doivent affecter la forme des caissons d'artillerie. C'est ce qui existe en France. On a introduit, l'année dernière, à titre d'essai, une voiture se rapprochant de ce type, et qui paraît avoir donné de bons résultats. Toutefois, il faut, croyons-nous, aller plus loin encore et revenir, pour ce genre de voitures, aux soldats du train montés. Assis sur un mauvais siège, jamais le conducteur n'aura assez d'action, de stabilité

et de confiance pour pousser vigoureusement à travers champs.

Il ne suffira pas de modifier les voitures, il faudra, en outre, restreindre le matériel qu'elles transportent, tout comme il est nécessaire aussi d'alléger l'équipement de nos soldats<sup>1</sup>.

Dans la catégorie des objets peu commodes sur le terrain, on peut ranger les cuisines dites *de campagne*, qui encombrant nos voitures de lourdes caisses, à raison d'une par compagnie. Chaque caisse pesant 147 kilos, deux d'entre elles représenteraient plus que le chargement normal d'une de nos voitures. Cet attirail, inconnu dans les autres armées, doit être remplacé par la seule cuisine individuelle, que nous possédons déjà. Même pendant la paix, leur poids, le temps qu'il faut pour emballer et déballer, rendent les cuisines de campagne peu pratiques. Attribuées aux bagages, il faut leur réunion avec les voitures de vivres pour que le troupiér puisse commencer à cuisiner. S'il y a du retard, le soldat fatigué préférera se coucher sans manger plutôt que d'attendre que la soupe soit prête. Or, sans nourriture, le fantassin ne marche guère, le Suisse surtout.

A quoi sert d'enseigner aux soldats, dans les écoles de recrues, la cuisine individuelle, seule pratiquée par nos voisins, s'ils ne la pratiquent pas dans les cours de répétition? Dans ces matières, si bien comprises par l'armée française, nos hommes sont extraordinairement gauches. Avec un peu de pratique, ils s'y mettront facilement, et cette expérience ne sera pas perdue pour la vie civile. Il suffirait, dans ce système, de distribuer chaque matin les vivres et la bûchette nécessaires pour le repas du soir<sup>2</sup>. Encore cette dernière n'est-elle pas toujours indispensable.

Dans le cas où l'on ne voudrait pas pratiquer, dès le temps de paix, la cuisine de la guerre, il ne resterait qu'une solution, les cuisines roulantes. Précieuses aux armes spéciales, elles le seraient bien plus encore aux gros effectifs de l'infanterie.

<sup>1</sup> Nous ne pouvons, sous peine de trop étendre notre travail, aborder cette question, dont la solution est cependant urgente et l'étude du plus haut intérêt. La *Gazette de Lausanne* a indiqué dans un de ses numéros de janvier 1896 quel est actuellement l'état du problème.

<sup>2</sup> Comme on le fait dans les écoles de recrues.



Il est vrai qu'il faut compter pour cela quatre voitures de plus par bataillon <sup>1</sup>.

Si les cuisines sont encombrantes, que dire de nos couvertures qui viennent ajouter leur poids et leurs embarras à ceux que nous venons d'énumérer ! Une couverture pèse en moyenne 2 kilos et 100 grammes, à l'état sec. Pour un bataillon de 800 hommes, c'est donc un poids de 1680 kilos. Si on les suppose chargées elles seules sur les quatre voitures des compagnies, c'est déjà, par voiture, une surcharge de 190 kilos de plus que le chargement normal imposée à l'attelage. Il serait aisé d'adopter, en place de notre couverture lourde, raide et excessivement spongieuse, un autre meuble plus pratique en laine fine et légère qui ne dépasserait pas le poids d'un kilo, ou resterait même au-dessous (s'il s'agit d'une demi-couverture). A peine plus cher que le nôtre, un pareil matériel sera tout aussi chaud et d'un usage infiniment plus commode.

Mais ce n'est pas tout. Il s'agit aussi, à un autre point de vue, de savoir si ces impedimenta, les cuisines, aussi bien que les couvertures peuvent se concilier, en temps de guerre, avec un état suffisant de préparation au combat. En marche, de nombreuses voitures trop chargées seraient déjà un grave inconvénient. Les conséquences seraient les mêmes dans l'état de stationnement.

Imaginons, en effet, un chef de compagnie aux avant-postes. Il est obligé de cuire au soutien et de distribuer ses couvertures. On lui amène donc ses voitures, si les lieux et les circonstances le permettent. Passe encore pour l'opération du déchargement. C'est le soir ou tard dans l'après-midi. Près de là, l'ennemi s'installe aussi jusqu'au lendemain et le laisse en repos. Puis, la nuit vient : Que va-t-on faire des voitures ? Va-t-on les laisser là ou les ramener au gros ? Première incertitude. A quelle heure faudra-t-il charger les cuisines et à quelle heure les couvertures ? Ceci dépend des intentions de l'ennemi que notre capitaine ne connaît malheureusement pas. S'il veut se garer de toute attaque, c'est deux heures au moins avant le jour qu'il faudra commencer à charger ce matériel si compliqué. Et alors à quoi servent couvertures et cuisines ? Le repas du matin devient impossible et les hommes se voient dépouillés de leurs couvertures au moment même où elles se-

<sup>1</sup> Toutefois, l'introduction des cuisines roulantes permettrait probablement de réduire, dans une certaine proportion, le nombre des autres voitures.

raient nécessaires. Si, au contraire, on commence à charger trop tard, tout ce matériel devient la proie de l'ennemi. Après tout, c'est peut-être ce qui pourrait arriver de mieux. Mais, si tel est le cas, il est inutile de faire la dépense de ces engins et de les trainer après nous pendant de longues années de paix, au grand dommage de notre instruction et du bon ordre des trains.

Il n'y a qu'une manière de porter la couverture, c'est de la boucler sur le sac. Alors, au commandement de : « Compagnie, en avant ! » rejetant la couverture sur l'épaule, la troupe entière s'ébranle, sans se préoccuper autrement de son matériel. Toute inquiétude de ce genre risquerait d'enlever aux officiers le sang-froid et la liberté d'esprit dont ils ont besoin dans les circonstances critiques.

Allégeons donc la couverture, autant que faire se peut, et, d'autre part, réduisons le poids de l'équipement du soldat à un strict nécessaire. Ces deux opérations une fois accomplies, il sera facile de se rendre compte, s'il est possible, malgré la surcharge de munitions, de faire porter au fantassin le poids de la couverture ou de la demi-couverture<sup>1</sup>. Si cela ne se peut pas, mieux vaut décréter sa suppression pour le temps de guerre, la réduction de son poids pour le temps de paix<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Mieux vaut, croyons-nous, la couverture que la tente-abri dont l'usage est bien compliqué pour les troupes avancées.

<sup>2</sup> Quelques indications sommaires sur le chargement des voitures d'infanterie aideront peut-être à éclaircir le problème. Les 10 voitures de bataillon, ne paraissant jamais au complet en temps de paix, on se trouve assez embarrassé pour réunir, sur le mode et le poids de leur chargement normal, des chiffres exacts. Nous devons la plus grande partie de ces données à l'obligeance de M. le major Grivel et de M. le capitaine Penard, à Genève. Voici comment nous calculons le chargement *minimum* de la voiture de compagnie en temps de guerre :

200 couvertures (à 2100 g.) . . . . .	420 kilos.
1 cuisine de compagnie . . . . .	147 »
Bagage des officiers . . . . .	105 »
Cantine des officiers . . . . .	43 »
Fourrages et divers (pour mémoire). . . . .	— »
Tare de la voiture . . . . .	770 »

Total 1485 kilos.

Soit une surcharge de 485 kilos par voiture. En supprimant couvertures et cuisines et en allégeant la voiture, on arriverait, au contraire, à avoir du vide.

Le chargement de la cinquième voiture d'ordonnance (soit fourgon) destinée à l'état-major du bataillon, peut se calculer à 528 kilos, ce qui, avec une voiture plus légère, constituerait un chargement à peu près normal. Cette voiture pourrait d'ailleurs être allégée aussi, si on la déchargeait des grands outils de pion-

Il nous sera permis de terminer ce chapitre par une remarque qui a son importance au point de vue pratique. On met quelquefois un amour-propre exagéré à paraître sur le terrain avec de gros effectifs. Crainte des abus, on maintient dans les rangs un certain nombre d'hommes plus ou moins éclopés ou fatigués qui ralentissent la marche et découragent les valides par le spectacle de leurs efforts. Rien n'est contagieux comme la fatigue et mieux vaudrait, une fois pour toutes, faire abstraction de cet amour-propre mal placé pour imiter les autres armées. Nos voisins estiment, avec raison, que tout homme non valide doit disparaître momentanément du front. Reposé aux bagages, sous une exacte surveillance, cet homme reprendra son service au bout d'un jour ou deux. Maintenu dans le rang, ses souffrances en feront un agent d'indiscipline et une cause de retard. Après quelque temps, il sera devenu un véritable malade ou un traînard endurci.

Ce sont là des détails, dira-t-on peut-être, mais ce sont des détails indispensables. La réforme des trains, qui ne le cède en importance à aucune autre, n'offre pas de difficulté insurmontable. C'est par des améliorations de ce genre qu'il faut commencer, avant de songer à changer les grandes lignes de notre organisation militaire.

## V

### *Le landsturm armé.*

Nous éviterons de discuter ici la question de savoir si il était urgent d'introduire le landsturm dans notre organisation militaire. Puisque le landsturm existe, il nous suffira de nous

niers et du matériel sanitaire, matériel qui pourrait être adjoint aux deux caissons, ou porté sur deux mulets ou chevaux. Il serait ainsi plus à proximité de la première ligne.

Restent les trois voitures de réquisition, dont deux sont des voitures de vivres. La troisième est un char à bagages, destiné à l'état-major, sur l'utilité duquel on n'est pas d'accord. Une fois la réforme opérée, il resterait vide, le fourgon paraissant suffire à transporter tous les bagages du bataillon. On pourrait donc supprimer cette troisième voiture de réquisition ou, mieux encore, la consacrer (ainsi que les vides des voitures de compagnie) à l'augmentation des rations de vivres.

Si, au lieu du temps de guerre, on envisage le temps de paix et des effectifs un peu réduits, des voitures de compagnie mieux construites suffiraient parfaitement à transporter des couvertures légères.

En résumé, il est indubitable qu'en temps de guerre nos voitures actuelles seraient absolument surchargées.

placer à un point de vue pratique et de nous demander si son organisation actuelle répond bien aux services qu'il pourrait rendre.

Au point de vue général, le landsturm est un symbole. La loi proclame ce principe, éminemment national, qu'en temps de guerre tout Suisse valide doit contribuer à défendre l'indépendance du pays. Ce principe, qui a des racines dans l'histoire, rappelle des actes vraiment héroïques gravés dans tous les cœurs suisses; mais il rappelle aussi des faits profondément douloureux. Pour l'appliquer aux conditions de la guerre moderne, il a fallu organiser régulièrement le landsturm et lui donner un uniforme. Devenu une formation régulière, il échappera aux représailles dont l'ennemi serait tenté d'user envers des corps de partisans sans mandat.

A un point de vue plus pratique, il n'est pas douteux que le landsturm peut, en dehors de son utilité civile<sup>1</sup>, rendre, dans beaucoup de cas spéciaux, de grands services à l'armée. Nous disons, dans des cas spéciaux, parce que nous n'envisageons pas comme possible une levée en masse du landsturm armé. Si on lève des détachements du landsturm, ce sera partiellement, en vue de renseigner et couvrir notre mobilisation sur certains points, pour défendre un col ou une vallée, pour surveiller et appuyer l'une des ailes d'un corps régulier, enfin pour servir d'escorte ou de police. La levée d'un détachement de landsturm peut se faire sans délai, dans un rayon limité et en vue d'un but bien déterminé. Il est impossible, pour une foule de raisons que chacun peut comprendre, de songer à une mise sur pied générale de ce corps de vétérans.

Ceci admis, nous sommes amenés à nous poser une deuxième question. L'organisation actuelle du landsturm répond-elle à ce qu'on attend de lui? Peu d'officiers, croyons-nous, hésiteraient à répondre non.

Le landsturm armé compte actuellement 96 bataillons de fusiliers, sans parler des carabiniers et des corps spéciaux d'artillerie. L'effectif des fusiliers serait, au 1<sup>er</sup> janvier 1895, de 53 566 hommes, ce qui donnerait une moyenne de 558 hommes par bataillon<sup>2</sup>. Le total du landsturm armé de 20 à

<sup>1</sup> Cette utilité civile est représentée par les détachements du landsturm non armé.

<sup>2</sup> Les jeunes gens des premières classes d'âge (de 17 à 19 ans) ne sont pas compris dans les bataillons de fusiliers. En cas de guerre, ils doivent être versés aux dépôts pour y être instruits.

50 ans (55 ans pour les officiers) se monterait à 61 224 hommes, effectif plus élevé que celui de la landwehr actuelle.

Il est évident que, pour donner sa valeur à un pareil effectif, il faudrait l'instruire d'une façon sérieuse. Or, nous ne le pouvons pas. Nous avons déjà constaté, à propos de la landwehr, qu'il nous était impossible d'instruire suffisamment le deuxième ban de landwehr, proposé dans le projet de 1895. A plus forte raison, en est-il de même pour le landsturm.

Ceci est vrai, non seulement au point de vue militaire et au point de vue financier, mais surtout au point de vue civil. Il est impossible de demander à des hommes de 45 à 50 ans ou (si l'on admet notre projet) à des hommes de 40 à 45 ans des prestations militaires annuelles ou biennales. La raison est non seulement l'âge de la troupe, qui a déjà passé par les exercices de l'élite et de la landwehr, mais encore le fait que, quelles que soient ces prestations, elles seront insuffisantes et constitueront par suite, pour le pays et pour la population, une charge inutile.

Il ne faut pas se faire d'illusion sur l'enthousiasme qui a accueilli la création du landsturm. Cet enthousiasme s'est bien refroidi à la réflexion et il est certain que cette création est actuellement mal vue de beaucoup de ceux qui en font partie, comme prolongeant inutilement le service en temps de paix. Le seul moyen de donner à notre landsturm une valeur qui lui fait défaut pour le moment, c'est d'exonérer du service armé du landsturm tous ceux qui en font partie à regret, et d'en faire une sorte de volontariat.

L'exécution de cette mesure n'offre pas de difficultés spéciales, par la raison qu'il suffira de verser tout le surplus du landsturm armé dans le landsturm non armé ou, pour ne pas encombrer des corps qui peuvent avoir leur utilité, de l'éliminer purement et simplement.

On dira peut-être : soit, le landsturm deviendra un volontariat; mais ces volontaires n'en seront pas plus instruits pour cela et, réduits en nombre, ils n'en vaudront pas mieux.

Pour nous, le landsturm est tout autre chose que l'armée de combat. Une fois réparti en corps de partisans peu nombreux, et par suite très maniables, l'instruction leur sera moins nécessaire et la manœuvre se réduira à celle du fusil. Deux choses lui seront essentielles : une bonne santé, un caractère solide et trempé. Ces deux choses, on les obtiendra par une

sélection rigoureuse. Quant à l'instruction, elle ne sera pas complètement nulle, si notre volontaire a traversé l'élite et la landwehr en s'acquittant de toutes ses prestations militaires. Nous avons dans ces quelques lignes les bases d'une réorganisation du landsturm que nous allons essayer d'esquisser.

En premier lieu, il est bien entendu que nous nous en référons à notre projet pour la landwehr et que le landsturm, dont nous parlons, est âgé de 40 à 45 ans et non de 45 à 50. Si l'on veut donner une bonne base à cette organisation, il faut commencer par s'assurer des qualités physiques du personnel. A cet âge, plus qu'à tout autre, il est important de n'admettre que des hommes parfaitement sains physiquement et moralement et il faut commencer par une visite sanitaire sérieuse qui écartera, sans exception, tous les hommes qui n'atteignent pas absolument l'équilibre physique et moral nécessaire. Les uns seront réformés, les autres versés dans le landsturm non armé. Cette visite n'a jamais été faite. Il faut, en outre, tenir compte de ce que beaucoup d'hommes, par amour-propre ou par d'autres motifs, tiennent à rester inscrits sur les contrôles du landsturm. Ces hommes devraient être exemptés, en temps de guerre; mieux vaut le faire de suite.

Une fois assuré d'un choix d'hommes déterminés et solides, il faut se préoccuper de l'instruction et de la discipline et éliminer sans exception tous les hommes qui n'ont pas rempli *dans toute leur étendue* les obligations incombant à l'élite et à la landwehr. Ce triage assurera au landsturm un minimum d'instruction et de connaissance des choses militaires, sur lequel il est impossible de transiger. Les hommes ainsi incorporés seront astreints à un jour d'inspection par an et au tir obligatoire dans les sociétés de tir. Ils seront payés le jour de l'inspection et, en outre, toutes les classes d'âge du landsturm seront entièrement exonérées de toute taxe militaire. Ceci n'est que justice; il est aussi peu équitable de faire payer la taxe à un homme réformé du landsturm qu'à un homme incorporé dans ce corps, lorsqu'il a manqué une inspection. Pour maintenir l'assiduité aux inspections et au tir, il suffira d'astreindre les hommes faisant défaut à un service de retardataires.

Quant à l'organisation des corps du landsturm, nous conserverions en principe l'organisation actuelle des bataillons de

fusiliers au nombre de 96<sup>1</sup>, en supprimant les corps de carabiniers et d'artilleurs qui, se recrutant dans des arrondissements spéciaux, nuisent à la stricte application du principe territorial. On pourrait se demander, puisque nous avons réduit, par hypothèse, les bataillons de landwehr de 104 à 52, s'il ne vaudrait pas mieux faire de même pour le landsturm. Mais ce système aurait l'inconvénient de faire des circonscriptions de bataillon trop grandes et, par suite, de ralentir la mobilisation de ces corps. En outre, si nous avons réduit le nombre des bataillons de landwehr, c'est pour atteindre, en cadres et troupes, un effectif suffisant. Dans le landsturm, le problème est tout à fait renversé. Il s'agit, au contraire, de constituer, par élimination du personnel, de très petits bataillons. Les circonscriptions de landwehr donneraient des bataillons trop nombreux.

Voici maintenant comment nous concevons la compagnie et le bataillon de landsturm : La compagnie serait formée à 3 sections et forte de 60 hommes en tout. Cette formation a pour base le service de sûreté et permet de placer deux sections en grand'garde et une en soutien. De même, dans le combat, le chef de la compagnie disposera une section en première ligne et deux sections en deuxième ligne, ou bien deux sections en première ligne et une section en réserve. Voilà toute la tactique du landsturm. Elle n'est pas compliquée et, avec des sections de 20 hommes d'effectif, elle n'est pas difficile à mettre en pratique pour des hommes qui ont quelque souvenir du rudiment militaire. Le rouage du bataillon est nécessaire afin de pouvoir mettre plusieurs compagnies sous un même commandement. Si l'on forme, pour les mêmes raisons que la compagnie, le bataillon à 3 unités, il atteindra un effectif de 180 hommes.

Les cadres seront composés d'officiers et sous-officiers soigneusement triés parmi les individualités les plus aptes à ce genre de service. Il suffira d'un commandant de bataillon, si possible monté, et de 2 à 3 officiers par compagnie. Là où les officiers de ce genre feront défaut, on prendra des sous-officiers

<sup>1</sup> Autant que faire se pourra. En effet, il y a de grandes différences dans les effectifs du landsturm, suivant que l'on considère tel ou tel arrondissement de division. Ceci tient à ce que la répartition des bataillons de landsturm est plus strictement territoriale que celle de l'élite. Ainsi, le bataillon 13 de landsturm fait partie du I<sup>er</sup> arrondissement, tandis que le bataillon 13 d'élite fait partie du II<sup>e</sup> arrondissement de division.

et, pour remplacer les sous-officiers, des hommes non gradés. Dans le choix des chefs, le grade devra jouer un beaucoup moins grand rôle que le tempérament et les aptitudes spéciales. Tel homme qui aurait fait un médiocre officier d'élite fera un excellent officier de landsturm. On remarquera, d'une part, que ce petit bataillon, équivalant à une de nos compagnies d'élite, comptera, sans parler du commandant, 9 chefs de section, tandis que la compagnie d'élite n'en compte que 4. D'autre part, tandis que le bataillon d'élite compte 25 officiers, le bataillon de landsturm n'en comptera que 10 au plus. Le choix sera donc facile. Un pareil corps, peu nombreux et mobile, pourra agir avec beaucoup d'indépendance. Ni les cantonnements, ni les vivres ne l'embarrasseront beaucoup et, si quelque désordre se met dans ses rangs, il sera facilement réparé. 96 bataillons à 180 hommes donnent un total de 17 280 hommes, soit 20 000 hommes en chiffres ronds. Pour réduire à ce chiffre les 61 224 hommes du landsturm armé, c'est plus de 40 000 hommes qu'il faut écarter de ses rangs.

Personne, croyons-nous, ne se plaindra de cette opération. Elle donnera comme résultat une troupe composée d'hommes choisis, qui compensera dans une certaine mesure par l'énergie et l'expérience de la vie ce qui lui manquera en instruction.

Dans une précédente étude nous avons conclu à un bataillon de landsturm d'un effectif de 400 hommes. Après y avoir réfléchi à nouveau, nous nous sommes convaincus qu'il était impossible de s'en tenir là et qu'il fallait encore descendre bien au-dessous de ce chiffre.

Ainsi réduit, le landsturm armé acquerra une tout autre valeur. D'autre part il ne comptera, pour ainsi dire, plus dans les charges militaires, et l'on pourra considérer que le service finit réellement à 40 et même à 39 ans au lieu de 50.

## VI

### *Conclusion.*

Si nous cherchons à résumer cette rapide étude de quelques-uns des problèmes militaires du jour, nous aboutissons aux conclusions suivantes :



La révision constitutionnelle, sous la forme où nous l'avons présentée, peut offrir une base de discussion pour l'avenir.

Elle présente toutefois une disposition immédiatement applicable et qui paraît même nécessaire pour résoudre la question de la réorganisation de l'infanterie de landwehr. Pour en tirer parti, il suffirait d'inscrire, dans la loi organique, un article portant que, les cantons, au lieu de bataillons d'infanterie, ne fourniront plus désormais que des compagnies. On laisserait ainsi à la Confédération la nomination des états-majors de bataillon.

En ce qui concerne, à proprement parler, la révision de la loi organique, nous nous trouvons en face des propositions suivantes :

1<sup>o</sup> Maintien de l'organisation actuelle de l'infanterie d'élite. Amélioration de l'instruction de toutes les armes, en particulier par l'introduction de cours annuels suffisants.

2<sup>o</sup> Refonte des unités d'infanterie de landwehr. Réduction du nombre des bataillons de 104 à 52. Réduction du temps de service limité à 40 ans. Cours d'instruction biennal.

3<sup>o</sup> Développement de l'organisation du train de ligne et réforme du matériel de l'infanterie.

4<sup>o</sup> Réduction à 20 000 hommes du personnel du landsturm armé. Formation de bataillons à 3 compagnies de 60 hommes chacune. Suppression des corps spéciaux de carabiniers et d'artillerie. Suppression des exercices du landsturm sauf l'inspection et le tir. Suppression de la taxe militaire pour cette classe d'âge. Libération complète du service à 45 ans.

Ces propositions sont bien loin d'embrasser toutes les questions militaires. Bon nombre d'entre elles et, en particulier, celles qui concernent les armes spéciales, restent en dehors, ou ne sont qu'effleurées. Ce travail suffira cependant à faire comprendre qu'un vaste champ d'activité s'ouvre devant notre armée sur le terrain restreint de la réforme de notre organisation actuelle, en prenant pour base l'expérience des vingt dernières années. Avec l'expérience pour guide, nous obtiendrons une amélioration certaine. Au contraire, une transformation radicale de nos institutions ébranlerait l'édifice pour aboutir à l'inconnu. Si, d'ici à quelques années, ces réformes étaient reconnues insuffisantes, il serait alors temps de trans-

former notre armée d'élite, avec plus de chances de ne pas nous tromper.

C'est donc l'éducation des hommes qu'il nous faut entreprendre ; c'est du côté de l'instruction qu'il nous faut porter nos plus grands efforts. Et, pour être plus sûr d'arriver, nous restreindrons ces efforts aux effectifs et aux cadres strictement nécessaires et à une durée du temps du service sensiblement raccourcie.

Colonel Camille FAVRE.

---

## Les colonnes de parc actuelles et futures.

(SUITE.)

### TROISIÈME PARTIE

#### **L'organisation actuelle des parcs assure-t-elle un ravitaillement rapide ? Quelles sont les modifications désirables ?**

§ 23. — Le rapide coup d'œil jeté, dans les pages précédentes, sur le service du « ravitaillement-munitions » au cours de campagnes européennes, avait pour seul but de faire voir une partie des difficultés particulières à ce service.

Il nous sera permis d'essayer maintenant une esquisse de ce que doit être notre futur « parc », ou plutôt, pour employer une dénomination plus exacte, nos futures « colonnes de munitions », d'après les expériences faites dans les guerres principales du XIX<sup>me</sup> siècle.

*L'organisation du ravitaillement en munitions doit être réglée à l'avance dans ses moindres détails.*

§ 24. — Bien qu'il puisse paraître difficile, sinon superflu, pour un simple service de remplacement, de tout prévoir, jusqu'aux détails de la répartition des hommes, chevaux, de leur emploi, etc., c'est là une nécessité incontestable.

Napoléon, qui considérait le service des munitions comme