

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 42 (1897)
Heft: 8

Artikel: Passage des Mosses par un régiment d'artillerie en 1897 : réflexions d'un indigène
Autor: Dutoit
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-337418>

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: 29.03.2025

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

et riche d'idées, va, sans doute, servir de base à de nouveaux travaux et devenir un ouvrage classique de littérature militaire.

Passage des Mosses par un régiment d'artillerie en 1897.

RÉFLEXIONS D'UN INDIGÈNE ¹

A 1440 m. d'altitude, à une portée de pistolet du point culminant de la route des Mosses, sur la façade de la maison de la Preisaz et au-dessous du verset de la Bible qui ne manque jamais sur une maison aux Ormonts, on lit, peinte en grandes lettres sur une planche d'arole, l'inscription suivante : « Les » 24 et 25 janvier les batteries vaudoises 3 et 4 ont passé les » Mosses. La première pièce de la 4^e batterie est arrivée à » 1 1/2 h. de l'après-midi. » Suivent les noms du chef et des servants.

Le Col des Mosses ne peut être comparé aux grands cols des Alpes : Simplon, Bernina, Splügen, desservis aussi par les postes fédérales toute l'année. Mais, par suite de sa direction N.-S. et de l'encaissement de la route, c'est un tiroir à neige où la circulation est souvent interrompue malgré le trafic incessant des habitants qui passent l'hiver dans ces parages.

Son voisin, le col du Pillon, avec ses 1600 mètres, serait plus accessible ; mais, comme la contrée n'est pas habitée en hiver, *le chemin* n'est pas *ouvert* et ne devient praticable qu'à partir des mois d'avril ou mai.

La couche de neige varie sensiblement d'une année à l'autre, de même que la température. On raconte qu'en 1813 la neige n'a pas disparu complètement pendant l'été dans la vallée. Plus récemment, en 1891, il a gelé chaque nuit pendant l'été, et le bassin des fontaines a eu régulièrement sa croûte de glace. Il n'est pas rare de voir employer le traîneau en septembre, et la règle est que quand on vendange à Aigle on sort la luge aux Mosses. Au printemps, la route se déblaye en avril ou mai, et j'ai souvenir d'une certaine année où un de mes

¹ Ce travail nous a été envoyé après la publication du second article sur le même sujet, publié dans notre numéro d'avril ; nous le donnons cependant tel quel ; il renferme quelques renseignements nouveaux et confirme sur plusieurs points les conclusions auxquelles était arrivé l'auteur de l'article précédent, M. le 1^{er} lieut. Cérésolle. (*Réd.*).

anciens camarades dragon, de Château-d'Œx, descendant pour son cours de répétition au mois de mai, passait du sommet du *commun* à la Preisaz entre deux murailles de neige plus hautes que son panache (c'était l'ancien, en queue de cheval écourtée).

Quelles différences aussi dans la consistance de la neige, si elle tombe sèche, mouillée, fondue, en poussière ou si elle devient gelée, brûlée ou pourrie. Ou bien elle s'attache aux semelles de souliers et aux sabots des chevaux, ou bien elle porte comme la glace pour ensuite se pétrir comme du beurre fondu. La plus impraticable est celle du printemps, celle qui après avoir été dure, se détrempe, s'infiltré d'eau et casse par croûtes, laissant de nombreux trous qui vont irrégulièrement de la surface de la neige à celle du terrain, véritables chausse-trapes propices aux efforts de boulet et aux entorses de la cheville.

Malheur alors aux chevaux cramponnés de frais et pourvus de crampons en dedans; ils s'entrecoupent et se taillent de la couronne à la châtaigne; ni la peau, ni les os, ni les ligaments, ni les tendons, ne sont épargnés.

D'un autre côté, la neige durcie fond inégalement sur la route, le côté du soleil plus vite que l'autre; il s'en suit que le véhicule qui s'y engage subit forcément le roulis et le tangage et joue les plus mauvais tours aux marchandises fragiles qu'il transporte.

L'hiver 1896-1897 n'a pas été exceptionnel pour la quantité de neige tombée aux Mosses jusqu'en février. Aussi la route telle que l'ont trouvée les batteries à leur passage était-elle relativement favorable. Les 80 centimètres de neige tassée représentaient, à part quelques *gonfles* dans les endroits exposés à la bise, la moitié de ce que l'on rencontre ordinairement à pareille époque. De plus, il n'y avait guère de neige fraîche, la piste à un cheval était bien établie et le passage des chevaux tassé et piétiné.

Dans ces conditions, l'attelage en tandem s'imposait pour plusieurs raisons. D'abord pour permettre aux chevaux de tirer sur un sentier dur sans trop *brasser* ou enfoncer; ensuite pour maintenir les roues des voitures de chaque côté de la piste dure et les laisser s'enfoncer à peu près à la même hauteur ou pour empêcher les roues d'un côté ou d'un autre d'entamer la neige dure ce qui, ou coupait court à l'élan des chevaux, ou faisait lever l'une des roues plus haut que l'autre

jusqu'à la culbute. Cet attelage en tandem exige cependant certaines précautions. D'abord il ne faut pas désembreler ; car, outre que les servants ne suffisent souvent pas à appuyer le coffre de chaque côté et à soulever la crosse de l'affût, les ornières, creusées par les deux roues supportant tour à tour et inégalement la charge, deviennent forcément plus inégales que lorsque la charge et les cahots se répartissent sur quatre roues.

Avec une file de trois paires de chevaux ou avec seulement trois chevaux en file, il arrive que, dans un contour et sur une piste étroite, ou bien le cheval de timon est jeté dans la neige par ceux qui le précèdent ou bien le cheval de tête doit sortir de la piste pour permettre à ceux qui suivent de rester au milieu de la route.

Avec une file tandem de 6, 8 et 10 chevaux comme on en a vu, on a beau vociférer tout le vocabulaire des « ota, ucht et ouë », infailliblement on croche où l'on voudrait le moins et toujours à la même place. (Ainsi au pont du Taisé, sous la Comballaz et au poteau de télégraphe sous la laiterie des Fontaines.)

Pour permettre ces contours en montée en conservant la force nécessaire, le cheval, attelé directement au véhicule, doit être rendu indépendant de la traction. Pour cela et pour une file de 2 à 3 chevaux, il suffit de fixer une corde : prolonge, corde à fourrage double ou autre, au côté opposé du palonnier où le tourné doit se faire et d'atteler à cette corde les chevaux de devant. Pour les *billons*, on plante un coin de fer muni d'un anneau (instrument appelé commande ou commandette, qui est l'origine du sobriquet donné aux Yvernois), où l'on attache la corde.

Avec les lourds véhicules de l'artillerie, lorsque le contour est court et que la traction exige plusieurs chevaux, il faudrait organiser une volée débordant de 50 cm. environ et de chaque côté le porte-palonnier, volée à laquelle on crocherait la corde à gauche ou à droite suivant les besoins. En reconnaissant la route avant la colonne, les ordres pourraient être donnés en conséquence.

Pour faciliter aux voitures de guerre l'emploi de l'attelage en tandem il faudrait pouvoir convertir la flèche en limonière. Il suffirait à cet effet d'adapter à la volée, à 40 cm. à gauche et à droite de la fourche de flèche, une douille destinée à

recevoir les flèches, et d'avoir avec soi une flèche de rechange. Pour former une limonière à un cheval, il suffirait d'engager la flèche et la flèche de rechange dans les douilles latérales. La prolonge fixée à l'essieu, passant le long du brancard et devant le brancardier pour se fixer de nouveau à l'essieu du côté opposé, supporterait la traction des chevaux de devant.

Pour faire le chemin dans la neige, — quand elle ne porte pas, — les montagnards emploient divers systèmes; généralement, jusqu'à 1^m50, les chevaux ingambes, élevés dans le pays, passent laissés libres et sans collier. Certains chevaux ont même, pour entrer dans la neige et se tirer d'affaire, des aptitudes spéciales qui les font beaucoup apprécier. Au delà de 1^m50, on enlève d'abord une certaine couche à la pelle jusqu'à ce que les chevaux laissent voir le bout des oreilles. Après leur avoir ainsi fait piétiner la piste à l'aller et au retour, plusieurs fois de suite si cela est nécessaire, on se hasarde à y chasser du gros bétail.

Marchant sur ses courtes jambes et maintenu sur la neige par son gros ventre bombé, il avance lentement, cahotant et roulant, suivi de près par la réserve. Cette réserve, ce sont des petits traîneaux à un cheval dans lesquels trônent les femmes tricotant des bas, — on ne porte pas de chaussettes en Ormonts, — les invalides, plutôt du travail que de la guerre, et les marmots emmaillotés dans des grands mouchoirs de laine.

Dans les grandes neiges, lorsqu'il s'agit de changer de station d'hivernage, — ce qui s'appelle *remuer* en terme local —, les habitants du hameau de la région s'entr'aident. On rencontre ainsi *croisant* dans les chemins casse-cou des Vœttes, de Mimont ou de derrière la Pierre, des Cerf ou de Solpraz, des caravanes pittoresques. Elles n'ont de guerrier que le vieux drageoir qui sort sournoisement la gueule de dessous une couverture, en attendant d'affûter le renard, sans dédaigner le gibier de marque, s'il s'en trouve à bonne portée, justifiant ainsi « une des nombreuses qualités de l'Ormonens, qui ne tire pas sa poudre aux moineaux ». Sur les chemins fréquentés, et pour aplanir la piste après les manœuvres que nous venons d'indiquer, on passe en dernier lieu avec une *luge* chargée, suivant les besoins. Cette luge est munie d'une ou plusieurs chaînes tendues d'un lugeon à l'autre, à l'avant ou à l'arrière; elles sont destinées à couper la neige comme le « fil à couper

le beurre ». Si, après ce terrassement, le gel se met de la partie, la piste est solidement établie et se maintient l'hiver durant.

Les batteries avec leurs pièces à 15 et leurs caissons à 20 quintaux métriques, la plupart de leurs chevaux inaccoutumés aux neiges, tirant sans ensemble, chargés du paquetage, cramponnés incomplètement ; leurs soldats du train éperonnés, en sous-pieds et pantalons de cuir, n'étaient pas dans les conditions favorables de traversée d'une « sotena » d'Ormonens.

Les chevaux mobilisés à Morges quelques jours auparavant, étaient peu dressés à tirer avec ensemble. Plusieurs ne connaissaient sans doute pas le métier de brasser la neige. D'autres, par suite de l'âge ou des tares, avaient peine à lever les jambes, non seulement pour tirer mais pour se dépêtrer. Le paquetage, par sa pesanteur, gênait l'élévation du train de devant, mouvement de cabrer, indispensable pour la progression quand le terrain ou la neige cède sous les pieds de devant.

L'épaisseur du sac paqueté, soit 20 à 30 cm. de chaque côté cause entre chaque paire de chevaux une saillie d'environ un demi-mètre, saillie qui suffit pour jeter les chevaux hors du sentier battu. Aussi pouvait-on les voir en marche s'appuyer l'un contre l'autre comme des bœufs sous le joug, dépensant ainsi leur force dans un sens inutile à la progression et cela simplement pour se maintenir debout. Montés, la situation empirait encore, surtout pour les timoniers.

Il eût été préférable, en tant qu'on voulait maintenir deux chevaux en flèche, de placer leur paquetage sur le coffre et de les conduire en rênes avec la corde à fourrage déroulée : le conducteur marchant à côté ou assis sur le caisson, suivant l'état de la route.

Avec l'attelage en tandem les conducteurs ne peuvent pas toujours marcher à côté de leurs chevaux en brassant la neige. Il suffirait de traîner le bidet de tête par la figure et de conduire le ou les autres chevaux de timon en rênes. Le troisième soldat du train pourrait marcher en queue et relayer son camarade de devant. L'unité de conduite gagnerait à ce système de deux conducteurs, l'un devant pour la direction, l'autre avec les rênes, sur le coffre, donnant le signal du départ et l'allure. Plusieurs chevaux aux Mosses étaient complètement déroutés par suite des à-coups et des hi ! ha !

poussés à tort et à travers par toute l'équipe sans tenir compte des règlements de l'école de conduite.

Les harnais du train sont fabriqués avec du bon cuir et leurs crochets d'attelage très pratiques pour ce genre de service. On a pu admirer la solidité des traits en voyant une file de 9 chevaux tirant sur la même paire. La corde est bien préférable à la chaîne pour les traits, tant au point de vue de la solidité que de la facilité des réparations. L'anneau qui la termine permet de crocher facilement, rapidement et de toutes manières. Les colliers sont souvent trop grands.

Les chevaux non munis de faux colliers ont été blessés dans le bas du poitrail. Quand on est blessé, on monte ou tire mal, suivant que l'on est homme ou cheval. Sans vouloir préconiser le collier italien avec ses rembourrages en dossier de canapé et ses courroies aux deux bouts du sac, je crois qu'on ferait bien d'étudier le collier montagnard, dit des Grisons, ouvert dessous ¹.

La coopération des gens et des attelages du pays, comme troupes auxiliaires, n'est pas à dédaigner. Connaissant le parcours de la route là où elle est cachée sous la neige, les endroits où généralement celle-ci s'amoncelle, les mauvais contours et les talus à culbutes ; familiers avec tous les trucs d'attelage pour se tirer d'un mauvais pas, maniant la palanche, la hache et le « sapi » en toute connaissance de cause, ils sont capables de rendre d'excellents services. Empoignant aux roues, poussant aux caissons, soulevant avec les reins une bouche à feu pour la remettre en place, pellant la neige, offrant gratuitement leurs attelages, nos compatriotes Ormonens ont donné un éclatant démenti aux bancals et pieds plats réformés ou aptes à la réforme, qui prétendent que le militaire tombe chez nous en défaveur.

Les brigades de cantonniers du Pays-d'Enhaut et des Mosses étaient mobilisées et n'attendaient que l'ordre de marcher ; c'est grâce à un cantonnier des Mosses qu'on a évité le contour en S de vers l'Hongrin avec ses gonfles et son talus escarpé dominant le torrent. En passant à travers le marais du commun, après avoir tracé le chemin au triangle, on a gagné beaucoup de temps et évité une série de culbutes. C'est à ce détail que le régiment est redevable d'avoir pu entrer à

¹ Voir l'article *Les blessures du cheval. Revue Milit. Suisse*, 1896. Livraisons de juillet et d'août.

Château-d'Œx le même jour sans utiliser ses cantonnements serrés à l'Étivaz.

Et les chevaux du pays, avec leur gros crins autour du fanon, leur servant de guêtres, quelle impulsion n'ont-ils pas donnée à la colonne ! Démarrant lentement, sans sauter et sans se lasser, marchant allègrement et régulièrement en branlant leurs grosses sonnettes chantantes pour marquer la cadence, il n'y a pas de véhicule en panne qui leur ait résisté. C'est ainsi qu'on a pu voir un de ces dur-à-cuire balancer seul un vieux fourgon à roues de bérot de la Comballaz à Château-d'Œx.

Jusqu'à une hauteur d'environ 80 cm. de neige et aussi longtemps que celle-ci ne bourre pas à l'essieu, on peut passer sur roues. Mais si cette hauteur est dépassée, la neige s'amoncelle sous les trains et la marche devient impossible. Depuis 80 cm., même avec des lugeons assez larges, assez longs, fixés en avant et en arrière pour empêcher la roue de tourner, avec des traits crochés bas pour les soulever à l'avant, l'entreprise est risquée. De toutes les inventions connues, aucune ne détrône actuellement la « luge » à deux trains, dite « luge à couple », qui pèse de 125 à 150 kg. et se démonte et transporte facilement. Ces luges sont en sapin, avec les lugeons en plane ou fayard, non ferrées ou ferrées avec des minces lames d'acier qui n'adhèrent pas à la neige ou à la glace à la moindre halte comme le fer. Le chargement des voitures de guerre et des pièces s'opère sans grande force et sans difficulté. L'écartement des roues pour les pièces et les caissons étant de 1^m40; la largeur des lugeons de 1^m20, il suffit de placer les « luges » sous la voiture et entre les roues, soit en avançant ou reculant de façon à ce que la « luge » de devant corresponde à l'avant-train et celle de derrière à la pièce ou au caisson. Si les roues sont trop hautes, on les enlève ou l'on cale le train avec des « plots » de bois équarris. Cette manœuvre peut se faire avec le cric ou en soulevant alternativement le véhicule d'un côté et de l'autre pour introduire le ou les « plots » jusqu'à ce que la roue ne touche plus la neige. On pourrait même opérer cet exhaussement avec un appareil *ad hoc* composé de 2 vis à manivelle, — vis de « mécanique », — traversant le branchet du lugeon, la manivelle en bas. Ces vis, distantes l'une de l'autre d'environ 1 mètre, supporteraient à leur extrémité supérieure une forte traverse qui les relierait l'une à l'autre et supporterait la charge.

A partir de 80 cm. il faudra compter aussi avec la consistance de la neige et son degré de tassement. Mais à partir d'un mètre, ou, pour mieux dire, à partir du moment où les chevaux ont assez à faire à s'en sortir seuls, il faut renoncer à la traction et faire le chemin à la pelle.

Une condition importante à observer, surtout pour la marche en hiver, c'est le ferrage des chevaux. Depuis quelques années des progrès énormes ont été réalisés, en Suisse, au point de vue de la maréchalerie militaire, grâce à l'impulsion donnée par M. le colonel Potterat, vétérinaire en chef de l'armée. C'est à lui qu'on est redevable de la création, à Thoune, d'une école de maréchalerie sérieuse, école qui a contribué à répandre sur tout le territoire les principes rationnels de la ferrure et de la conservation du pied des chevaux.

Les chevaux mobilisés à Morges étaient ferrés à crampons et mouchettes fixes. Sitôt après la taxe, à 1 h. de l'après-midi, le travail de changement de fers a commencé avec 15 maréchaux-ferrants militaires. Le jour suivant, le travail a commencé à 7 h. avec un repos de 1 $\frac{1}{2}$ h. au milieu du jour, et à 5 h., les 225 chevaux du régiment étaient pourvus de fers où pouvaient s'adapter les chevilles cylindro-coniques à épaulement. Tous avaient été ferrés à froid avec les fers du n° 3 au 8, brochés avec les clous adaptés à chaque numéro. L'essai du ferrage de nuit avec des lampes à projection brûlant du pétrole n'a pas réussi : les chevaux se sont effrayés. A Morges, il a été distribué un certain nombre de trousseaux contenant les chevilles et un outil léger pour les adapter. A Roche, en prévision de la montée du Sépey, a eu lieu le posage. Cette manutention, sans être difficile, exige certaines précautions dont la plus importante est le nettoyage de la mortaise. Le plus petit grain de sable, un brin de paille, une mince couche de boue, détruit la cohésion. La cheville doit être plantée d'aplomb et d'un seul coup de marteau bien appliqué. Pour cela, l'outil des trousseaux est trop léger.

Le graissage des chevilles ne doit pas être pratiqué, comme cela a eu lieu cette année, avant la distribution, car l'adhérence en est sensiblement diminuée. En ce qui concerne la solidité des fers posés à froid, elle n'est pas inférieure à celle de la ferrure à chaud. Le contrôle pour la batterie 4, donne 58 fers perdus, ce qui, pour une marche de 20 jours, la plupart du temps dans la neige, constitue un résultat satisfaisant.

Pendant le rassemblement de troupes de 1890, dans les terrains mous, autour de Vuadens, le 5^{me} régiment de dragons perdait jusqu'à 55 fers dans une seule journée avec 350 chevaux.

Cette différence tient à la meilleure préparation des maréchaux-ferrants et à la facture du fer qui alors était un *fer mécanique*, calculé spécialement pour la résistance du fer, tandis qu'actuellement c'est un *fer à cheval* basé sur l'anatomie et la physiologie du sabot.

Les chevilles ont assez bien résisté, surtout celles qui n'étaient pas graissées. Nous pourrions citer des soldats du train qui ont rendu au retour les 16 chevilles placées à leurs deux chevaux au départ. Au total, toujours pour la 4, on apprend qu'il a été distribué 1008 chevilles au départ et qu'il en est rentré 720 au licenciement. Donc 288 ont été perdues, ou en moyenne par cheval 3 sur 8. La cheville est assez forte en général et casse rarement dans sa mortaise ; elle est assez aiguë et trempée, facile à adapter lorsqu'on est surpris par la glace et facile à enlever lorsque pour une raison ou une autre on veut être ferré à plat.

Mais le seul ferrage en éponge ne suffit pas pour une marche en campagne. L'idée vient tout naturellement de l'application de la cheville en pince. Seulement, là, on se heurte à une impossibilité. Les mortaises ménagées en pince affaiblissent le fer, qu'il soit posé à chaud ou à froid ; à l'ajustage, il casse. Reste donc à trouver un système pouvant s'adapter aux mamelles du fer sans présenter cet inconvénient de l'affaiblissement. Personnellement, après divers essais avec des clous, des chevilles, des crampons et des vis, je m'en tiens au crampon à vis dit à H, en raison de la forme de sa surface de section. Alors même que son prix est passablement élevé, il constitue le ferrage le plus sûr, le plus pratique et le plus économique à moi connu.

Quelques lignes encore sur l'état des chevaux. Il n'y a pas eu d'affections internes graves pendant le cours et il ne s'en est point présenté à la dépréciation. Les quelques cas d'indisponibilité l'ont été pour boiteries diverses, surtout d'atteintes par les chevilles sur la couronne, de coups de pied ayant causé des estafilades de la peau et des blessures de collier. La moyenne des indemnités a atteint 7 à 8 fr. par cheval en laissant de côté quelques blessures qui ont nécessité un traitement à l'Infirmerie.

Somme toute, malgré les foudres de quelques journaux et les boutades aigres-douces des feuilles de choux, le passage des Mosses a été réussi, et l'accueil qui a été fait partout aux camarades du 2 de la une du un a dû leur prouver que : « A vaincre sans péril on triomphe sans gloire. »

DUTOIT, major-vétérinaire,
Vétérinaire en chef du service des étapes.

NOUVELLES ET CHRONIQUE

SUISSE

Les institutions militaires de la Suisse. -- M. le général Lewal publie dans le *Journal des sciences militaires* un intéressant travail sur le danger des milices. Il consacre un chapitre aux institutions militaires de la Suisse. Nous en extrayons les passages suivants :

« Si l'Angleterre a une armée d'enrôlés volontaires et les Etats-Unis une très petite force permanente provenant de la même source, la Suisse se présente dépourvue de toute force active entretenue. Son organisation, établie depuis de longues années, a servi de modèle et surtout d'inspiratrice à toutes les autres puissances. En ce qui concerne le service obligatoire général, elle est parvenue, en raison de sa situation particulière, à réaliser le système de la nation armée, au moyen de milices organisées, englobant toute la population.

» On s'est beaucoup engoué de la Suisse, dont le passé et l'attitude commandent le respect. Toutefois, pour juger ses institutions militaires, il est indispensable de se rendre compte de ses nécessités spéciales.

» La Suisse est un Etat neutre, occupe un massif montagneux, forme une petite nation. Toutes les causes s'accordent à lui imposer un rôle absolument défensif. C'est celui qu'elle suit avec persévérance. Elle l'accuse encore davantage par les travaux de défense considérables qu'elle élève pour empêcher la violation de son territoire. Dans cette situation, des milices et non une armée semblaient indiquées.

» Depuis son émancipation, elle a suivi et perfectionné les anciennes traditions des premiers peuples. Dans le passé on ne connaissait pas de force armée permanente. Tout individu valide prenait les armes en cas de besoin et, le péril passé, retournait à ses occupations ordinaires. Le service militaire était intermittent, accidentel et limité à la durée de la guerre. Le soldat, c'est-à-dire l'homme rétribué pour combattre, n'existait pas.