

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 59 (1914)
Heft: 5

Rubrik: Informations

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: 14.03.2025

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

tion et de travail, et que, poursuivant sans cesse le progrès, elle est sur la voie qui la conduira à des succès aussi brillants que ceux qui ont illustré jadis les pages militaires de la grande histoire portugaise.

INFORMATIONS

SUISSE

L'instruction des convoyeurs. — Audiatur et altera pars... Nous avons reçu la lettre suivante :

Le passage sur les convoyeurs de votre chronique suisse de mars m'a vivement étonné.

Vous observez que le convoyeur doit être plus que tout autre soldat, rompu à la pratique du métier ; que, par conséquent, *c'est un danger de réduire à quinze jours la période de montagne des écoles de recrues.*

Le but que vous voulez atteindre est que le convoyeur sache conduire son cheval ou son mulet n'importe où ses supérieurs le commanderont, et le conserver en bon état de santé. Ce but n'est pas seulement désiré par vous, mais la définition même de « convoyeur » le réclame.

Il s'agit seulement de discuter les moyens. D'après vous, il faudrait avant tout exercer la partie pratique du métier de convoyeur... Un exemple :

Dans les premières écoles de recrues de cette troupe, étant donnée la nouveauté de ce travail, toute l'attention des officiers s'est portée sur la partie pratique de l'instruction: méthodes de bâter, de harnacher, de placer et de fixer les charges, de tenir sa longe, etc., etc., tandis que l'éducation militaire des recrues était grandement négligée. J'ai été commandé pour la seconde moitié d'une de ces écoles, en 1910 ; je n'ai pas le courage de vous dire dans quel état se trouvait la discipline de ces pauvres convoyeurs. « Mais, penserez-vous, ils auront su bâter et conduire leurs chevaux. » Malheureusement, il n'en était rien.

Pour qu'un homme (et surtout la classe d'hommes que les commissions de recrutement attribuent au corps des convoyeurs) se convainque de la nécessité d'entretenir la propreté parfaite de

son mulet, de le nourrir avec soin, de le bâter avec une attention méticuleuse et de le charger conformément au règlement, il lui faut acquérir l'expérience personnelle après avoir transgressé ces règles. Même alors, tous n'admettront pas la vraie raison d'une blessure ou d'une maladie, ou d'un accident. Jusqu'à ce que ces leçons aient servi (à supposer qu'elles servent), les mauvaises habitudes auront été prises ; je n'ai pas besoin de dire quelle peine il faut pour les déraciner.

Voyons maintenant la méthode d'instruction, où l'on commence par des exercices aptes à créer la discipline : ceux-ci ne seront pas les mêmes que pour une recrue d'infanterie ; le « drill » ne suppose pas seulement le pas cadencé et les manèges d'armes. Le « drill » est tout exercice où l'on applique le *maximum* d'attention, de volonté, d'énergie et de force physique. On peut donc l'employer partout où l'occasion se présente : dans l'éducation du convoyeur, rien de plus adapté pour le « drill » que les exercices pour bâter, charger, voire même le pansage des mulets.

L'autre grand moyen d'éducation est le « service intérieur » qui est chez le convoyeur une notion bien plus large que chez le fantassin. Il n'a pas seulement, comme ce dernier, à tenir en ordre son équipement personnel ; il doit soigner sa bête et tout ce qui s'y rattache.

Si par ces moyens, et par d'autres, la discipline est inculquée, le soldat exécutera ponctuellement les ordres qu'on lui donnera. Il en résultera le traitement juste du mulet et un service généralement correct obtenu dans un temps plus court que par la méthode de pure instruction pratique ; il y aura en outre plus d'homogénéité dans la batterie ou la compagnie. Enfin, tout ce que l'on voudra enseigner par surcroît à la recrue disciplinée, elle l'apprendra avec beaucoup plus de facilité. Quinze jours de service en montagne seront alors amplement suffisants pour lui enseigner à conduire son mulet sur des chemins scabreux, ce qui n'a rien de bien malin pour un homme qui a appris à être attentif.

A la montagne, par contre, les *exercices* de « drill » et de « service intérieur » sont très difficiles, souvent impossibles à être pratiqués : les écuries et les cantonnements, petits, obscurs, et éloignés les uns des autres ne s'y prêtent pas, et rendent la surveillance difficile.

La discipline, ainsi que tous les éléments du service de convoyeur doivent être acquis avant la période de service en campagne ; là ils seront éprouvés, mais ne pourront plus être enseignés.

L'homme qui n'aura pas appris à bâter à la perfection dans la cour de la caserne, ne l'apprendra plus dans la misérable cabane de berger, ou à la lueur incertaine des lanternes de bivouac.

Tout officier de troupes de montagne sait quel effort énorme est nécessaire non seulement pour conserver la discipline acquise préalablement, mais même pour en empêcher le recul pendant une période prolongée de service en montagne.

Assistez, ou prenez part à une école de recrues de convoyeurs, et vous trouverez vous-même, je n'en doute pas, les meilleurs arguments en faveur de la nouvelle instruction.

G. DE PLANTA,
Premier lieutenant batt. 6 de mont.

Les officiers du train. — L'assemblée générale des officiers du train, à Zurich, le 19 avril, a réuni un grand nombre de participants. Le colonel-divisionnaire Wildbolz, commandant de la 3^e division, assistait à la séance et cette marque de sympathie a été vivement appréciée par les officiers du train. L'assemblée comptait d'ailleurs de nombreux officiers supérieurs, attirés sans doute par l'actualité des questions à discuter et par le désir de resserrer des liens de bonne camaraderie. Les chefs du train des divisions étaient tous présents, à l'exception de deux.

La séance du matin a été consacrée à une intéressante conférence du colonel Sonderegger, lequel a prouvé combien difficile et pleine de responsabilité était la tâche de l'officier chargé de conduire un convoi. Il a montré également — au moyen de suggestifs graphiques — de quelle importance étaient ces convois, au point de vue numérique. Avec la dotation des troupes en voitures, telle qu'elle est actuellement, on aboutit aisément à des colonnes d'un kilomètre et davantage de longueur. Il faut donc que ceux auxquels est confié le soin d'organiser, de conduire et de mener à bon port (?) ces immenses colonnes, soient pleins d'énergie, débrouillards, et surtout rompus aux détails de la pratique. A ce point de vue le conférencier n'a pas hésité à condamner les dispositions actuelles, permettant de confier la conduite des colonnes, souvent importantes, à des officiers que rien n'a préparés à cette tâche. Les quartiers maîtres, malgré toute leur bonne volonté, ne suffisent point à conduire un convoi. Ils ne devraient s'y trouver qu'en sous-ordre. Et c'est à quoi on arrivera certainement un jour ou l'autre, tôt ou tard.

La discussion générale qui a suivi la captivante causerie du commandant de la 17^e brigade d'infanterie a montré que les assistants partageaient son opinion. Une résolution, dressée séance tenante, a été votée à l'unanimité et adressée au Département militaire suisse. Elle insiste plus particulièrement sur la nécessité de centraliser l'instruction des troupes du train, au lieu de l'éparpiller dans toutes les armes, comme on a tenté de le faire, de façon tout à fait illégale du reste, et au grand détriment de la bonne marche du service. De plus, la résolution exprime le désir qu'il soit créé un service de train ou tout au moins un chef de section pour le train, dépendant du service de l'artillerie. Les officiers du train espèrent fermement qu'à Berne on accordera à leurs desiderata — dont il est impossible de se refuser à reconnaître la légitimité — l'attention qu'ils méritent et que leurs propositions, spécialement en ce qui concerne l'instruction des troupes du train, seront prises en sérieuse considération et mises à exécution par l'autorité militaire fédérale. Les services de l'arrière ne pourront qu'y gagner, à tous les points de vue.

Mutation. — Le capitaine E. de Roguin, à Lausanne, promu major, a pris le commandement du bataillon de fusiliers n° 1.

FRANCE

Nouvelles unités. — Voici l'énumération des unités nouvelles dont la loi de trois ans a permis la création.

Infanterie. — Le nombre des régiments de zouaves est passé de quatre à six. Le commandement des anciens régiments, formés de six bataillons en moyenne, avec détachement en France et au Maroc, était trop lourd. Les trente et un bataillons de chasseurs à pied sont tous reconstitués à six compagnies, nombre nécessaire à leur service spécial de couverture aussi bien dans les Alpes que dans l'Est. Le nombre des bataillons alpins pourra varier avec les circonstances. Dix groupes cyclistes de chacun trois cent vingt hommes en trois pelotons, fournis par dix des bataillons de chasseurs, serviront d'appui aux dix divisions de cavalerie auxquelles ils sont affectés dès le temps de paix.

Sa réorganisation terminée, l'infanterie comprendra :

173 régiments d'infanterie, dont 164 à 3 bataillons de 4 compagnies ; 8 régiments à 4 bataillons de 4 compagnies ; 1 régiment de Corse à nombre variable de bataillons à 4 compagnies ; 31 bataillons de chasseurs à pied à 6 compagnies et dont 10 avec groupe cycliste ; 6 régiments de zouaves à 4 bataillons de 4 compagnies ;

12 régiments de tirailleurs à nombre variable de bataillons à 4 compagnies ; 2 régiments étrangers [à nombre variable [de bataillon à 4 compagnies ; 5 bataillons d'infanterie légère ; 20 compagnies sahariennes.

Cavalerie. — 2 régiments de cavalerie légère pour porter à 81 le nombre des régiments de cavalerie métropolitaine, sans toucher aux régiments de cavalerie d'Algérie.

Ces 81 régiments métropolitains seront répartis ainsi :

21, dits régiments de corps (1 par corps d'armée, sauf au 6^e corps qui en conserve 2).

60, formant 10 divisions de 6 régiments chacune.

Après la création des régiments ci-dessus indiqués, la cavalerie comprendra douze régiments de cuirassiers, trente-deux de dragons, vingt-trois de chasseurs, quatorze de hussards stationnés en France, six régiments de chasseurs d'Afrique et quatre de spahis dans l'Afrique du Nord. Tous les régiments sont à l'effectif de 770 chevaux.

Artillerie. — *Batteries à cheval.* La création de deux nouvelles divisions de cavalerie et la nécessité d'avoir pour toutes des groupes à trois batteries, comme l'Allemagne, entraînent la création de quatorze nouvelles batteries.

Batteries montées et de montagne. Deux des premières et trois des secondes pour remplacer dans l'armée métropolitaine celles qui sont au Maroc.

Artillerie lourde. L'invention du capitaine Malandrin a engagé les Français à utiliser dans une certaine mesure leur matériel de 75 comme obusiers, mais son obus sera toujours inférieur à celui de 105 des obusiers légers allemands. En outre, leurs batteries Rimailho et de 120 sont très inférieures en nombre aux 15 cm. des Allemands.

Sous la nouvelle loi qui permet de créer 15 batteries d'artillerie lourde, celle-ci comprendra 58 de ces batteries dont un certain nombre à tracteurs mécaniques, et 75 batteries à pied de calibres divers, de campagne, de place ou de siège.

Unités automobiles. — Ces unités ont pour but de tirer contre les aéronefs. Elles comprennent chacune 2 pièces, 1 officier, 4 sous-officiers, 34 hommes. Ces unités seront créées au fur et à mesure des besoins.

En résumé :

1^o Dans la métropole et en Corse : 720 batteries, dont : 68 à pied, 618 montées de 75, 24 montées de 155 Rimailho, 34 d'artillerie lourde, 14 de montagne et 30 à cheval.

2^o Hors de France : 7 batteries à pied, 17 montées de 75,

8 de montagne, 7 compagnies et 86 sections d'ouvriers d'artillerie de types divers.

Toutes ces batteries seront réparties en :

Neuf régiments d'artillerie à pied ; 5 régiments d'artillerie lourde, 62 régiments de campagne, 2 régiments d'artillerie de montagne en France, 10 groupes autonomes, dont 2 à pied et 8 de campagne et de montagne, dans l'Afrique du Nord. Des régiments d'artillerie à pied pourront être transformés en régiments d'artillerie lourde, par décret.

Génie. — Le génie donnera :

71 compagnies de sapeurs de campagne, dont 7 de pontonniers en France ; 10 *idem* dans l'Afrique du Nord.

16 compagnies de sapeurs de place, dont 1 en Tunisie.

14 compagnies de sapeurs-conducteurs, dont 2 en Afrique.

19 compagnies de chemins de fer, dont 3 en Afrique du Nord.

14 compagnies de sapeurs télégraphistes, dont 12 en France et 2 dans l'Afrique du Nord.

3 compagnies de sapeurs radiotélégraphistes, dont 2 en France et 1 en Afrique.

22 sections de projecteurs pour les opérations de nuit.

12 détachements de sapeurs affectés aux groupes alpins.

10 détachements de sapeurs cyclistes pour nos 10 divisions de cavalerie.

Des détachements de sapeurs télégraphistes de places fortes de France et du réseau de l'Afrique du Nord ; des détachements de sapeurs colombophiles.

Toutes ces troupes seront réparties en : 9 régiments de sapeurs de campagne et de place dont 3 à 2 bataillons pour les unités stationnées à la frontière du nord-est, et 6 bataillons formant corps dont 1 à Belfort, 1 à Besançon, 1 en Algérie, 1 en Tunisie et 2 au Maroc. 1 régiments de sapeurs de chemins de fer, 1 régiment de sapeurs télégraphistes.

BIBLIOGRAPHIE

La restauration de la République de Genève, par Ed. CHAPUISAT. Une brochure illustrée de 48 pages gr. In-8. Edition Atar, Genève, 1914. Prix 1 fr.

Cette brochure est un élégant tirage à part d'un article de la