

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 116 (1976)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Le soutien de l'infanterie de montagne  
**Autor:** Michel, Jacques  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-650379>

### **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:** 17.03.2025

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

# **Le soutien de l'infanterie de montagne**

## I. INTRODUCTION

Jusque dans les années 50, beaucoup de nos commandants de corps de troupe et d'unité ne se sont apparemment guère préoccupés du soutien de leur formation et ont le plus souvent laissé les officiers ou sous-officiers spécialistes régler au mieux les ravitaillements et évacuations des troupes en service actif ou à l'instruction. Même (voire surtout) pendant nos brèves manœuvres du temps de paix, la règle prévalait que « l'intendance se débrouillera pour suivre » et nous comprenons jusqu'à un certain point cette tendance à l'insouciance, puisqu'en définitive le soldat engagé dans ce genre d'exercice ne dispose jamais que des douze ou dix-huit cartouches de marquage touchées avant le départ du stationnement, que l'équipement personnel ne s'use pratiquement pas en trois à quatre jours de marches et contre-marches, et qu'à défaut du réglementaire pot-au-feu acheminé en autocuiseurs mais égaré par erreur de lecture de carte, les épiceries de village fournissent, contre monnaie sonnante et trébuchante, les menues victuailles propres à satisfaire l'appétit des troupiers.

Depuis l'analyse des expériences réalisées par les belligérants de la seconde guerre mondiale et l'entrée en vigueur de l'Organisation des états-majors et des troupes de 1961, nos chefs des échelons moyens et inférieurs se sont rendu compte de l'importance capitale du soutien et ont compris que le succès de toute action tactique dépend, en bonne partie, des disponibilités en biens de consommation et de la livraison de ceux-ci aux troupes combattantes. Il en est résulté dans notre presse militaire une série d'articles fort intéressants consacrés au problème qui nous occupe (voir entre autres la Revue d'information et de documentation du Groupement de l'état-major général, numéro 3/1965; la Revue militaire suisse, numéros 5-6/1968, 4, 8 et 10/1969 ainsi que 7/1970; l'Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift, numéros 4 et 11/1969).

Constatant toutefois que ces publications se sont presque exclusivement attachées à l'étude des problèmes soulevés par les services arrières de nos nouvelles formations mécanisées, nous avons jugé utile d'élaborer

— à l'intention des lecteurs de la Revue militaire suisse incorporés dans le Corps d'armée de montagne — une synthèse des règles particulières régissant le soutien de l'infanterie alpine.

## 2. GÉNÉRALITÉS

### *Caractéristiques du combat et du soutien en montagne*

Les troupes engagées dans une zone alpine sont articulées en groupements de combat qui agissent de manière plus ou moins indépendante dans les différents compartiments de terrain; ces derniers présentent souvent des caractères fort distincts et sont parfois complètement isolés les uns des autres.

On lutte essentiellement pour les passages obligés (cols, défilés), certaines crêtes dominantes ainsi que pour les axes de communication et de soutien.

Toutes les actions tactiques, techniques et logistiques demandent de longs délais d'exécution.

Les voies de communication sont peu nombreuses (souvent une seule par secteur) et généralement de faible capacité.

Leur entretien et leur amélioration exigent beaucoup de temps, de personnel et de matériel (outillage, machines de chantier, matériaux de construction). Au surplus, la nature du terrain limite fréquemment l'emploi des moyens techniques modernes.

Les conditions atmosphériques changent très vite et influencent beaucoup l'état du réseau routier.

Les quantités nécessaires de biens de consommation sont plus élevées qu'en plaine. Inversement, les ressources locales (réserves des vallées alpêtres) sont en général presque inexistantes.

Ne pouvant ainsi exploiter largement l'économie privée, la troupe doit se procurer auprès des installations (bases) des grandes unités et de l'armée davantage de subsistance, de fourrage, de carburant et de matériel d'échange ou de réparation qu'elle ne le ferait sur le Plateau ou dans le Jura.

Une égalisation des biens de consommation entre les différents secteurs d'engagement devient souvent impossible dès le début des combats. Il faut donc constituer des dépôts jusqu'aux plus bas échelons,

pour qu'en cas d'interruption des ravitaillements quotidiens les formations puissent vivre et lutter de façon autonome, pendant plusieurs jours.

### *Particularités des transports en montagne*

Il faut reconnaître minutieusement chaque route, chemin ou sentier.

Les cheminements secondaires doivent être balisés (par des marques de peinture, des fanions, etc.) et leurs passages difficiles améliorés ou munis de dispositifs de sécurité (par exemple balustrades ou cordes fixes).

Pour éviter toute irrégularité dans l'écoulement du trafic, il faut choisir des formations de marche très diluées et largement échelonner les heures de départ ainsi que les temps de passage aux points fixes.

Sous réserve de quelques routes principales à grande capacité, les voies de communication doivent le plus souvent être parcourues à sens unique. On n'envisagera des croisements de colonnes (sources d'embouteillages et d'accidents) qu'aux endroits présentant des zones d'évitement assez vastes.

Les places de halte, de bivouac, de chargement, de transbordement et de déchargement doivent être fixées là où le terrain offre des couverts contre avions, c'est-à-dire en-dessous de la limite supérieure des forêts.

Les mesures de sûreté usuelles sont aussi nécessaires pendant les transports de soutien que pendant les déplacements tactiques.

Il faut enfin établir des liaisons techniques efficaces entre les formations de soutien et les troupes à ravitailler.

## 3. CONCEPTION ET ORGANISATION DU SOUTIEN

### *Principes de base*

Pour être à même de résoudre judicieusement leurs problèmes logistiques, les officiers responsables du soutien doivent connaître à fond la situation tactique des troupes à ravitailler et en tenir compte en toutes circonstances.

La conception générale des approvisionnements doit se caractériser par la souplesse dans l'emploi des moyens, la rapidité d'exécution et les possibilités d'adaptation aux événements imprévus.

Tant que les conditions météorologiques permettent l'engagement de l'aviation adverse, les transports de soutien ne peuvent être accomplis que de nuit. Des mouvements diurnes sont admissibles seulement par mauvais temps (pluie, neige, brouillard) ou en cas d'urgence (et alors uniquement avec des véhicules à moteur, chevaux ou groupes de porteurs isolés).

En raison de leur faible effectif et des servitudes (nature du sol, circonstances atmosphériques, etc.) grevant leur emploi, les moyens de transport aériens dont sont dotées nos grandes unités ne peuvent être engagés au profit des échelons inférieurs qu'à titre occasionnel, temporaire et dans des délais rarement déterminables à l'avance. En principe, le soutien doit donc être organisé à l'aide des seuls moyens terrestres et des ravitaillements ou évacuations par la voie des airs ne seront requis qu'en cas de crise grave.

#### *Engagement des moyens (plan des transports)*

Il faut utiliser à plein rendement les chemins de fer, funiculaires, télésièges et téléphériques civils disponibles. La construction de téléphériques militaires ne sera demandée qu'après calcul des délais nécessaires à leur mise en place.

On doit employer les véhicules à moteur aussi longtemps et aussi loin que possible, puis ne recourir aux chevaux ou porteurs que sur des trajets permettant leur aller et retour en une seule nuit (cas échéant un seul jour).

Il faut calculer largement les temps de transport pour disposer de marges suffisantes en cas de perturbation du trafic.

Une partie des moyens de transport doit stationner auprès des troupes consommatrices pour permettre, en cas d'interruption d'une voie de communication, l'organisation de navettes des deux côtés de l'obstacle.

On ne prévoit des transbordements, avec passage d'un moyen de transport à un autre, que lorsque des raisons techniques impératives (praticabilité des cheminements, manque de véhicules à moteur, de carburant ou de courant électrique) imposent cette solution.

Il faut en revanche constituer des dépôts intermédiaires le long des axes de soutien, pour assurer l'approvisionnement des troupes en cas d'interruption des communications. Ces dépôts doivent être mixtes, c'est-à-dire comprendre des biens de consommation de tous les types nécessaires.

## *Planification*

La planification du soutien d'une action tactique déterminée implique l'établissement des quatre documents ci-après :

*Table des besoins (Soll-Zustand) en biens de consommation pour chaque secteur,*

comprenant les éléments particuliers suivants :

- Genres et quantités unitaires des biens indispensables (ravitaillements ordinaires et extraordinaires).
- Poids, volumes et types d'emballage des marchandises à transporter.
- Emballages supplémentaires nécessités par d'éventuels transbordements.
- Lieux, dates et heures de remise aux formations consommatrices.

*Table des disponibilités (Ist-Zustand) en biens de consommation,* avec les indications de détail ci-après :

- Etat momentané des dotations réglementaires en possession de la troupe.
- Inventaire du contenu des dépôts déjà constitués (gardés en main du commandement ou décentralisés) et rappel des hypothèques grevant le cas échéant leur emploi.
- Possibilités d'approvisionnement ultérieur :
  - par recours aux ressources locales (achats ou réquisitions);
  - par prise en charge dans un secteur de soutien de grande unité ou directement à des dépôts du troisième échelon (genres de biens; lieux, dates et heures de réception).

*Table des moyens de transport disponibles ou à se procurer en supplément,*

comportant les données suivantes :

- Moyens civils en état de fonctionnement (chemins de fer, funiculaires, téléphériques, télésièges) ou réquisitionnables (tracteurs, monoaxes, chars, charrettes, luges, etc.).
- Téléphériques d'ordonnance mis à disposition par le commandement supérieur (attention aux délais de construction!).

- Echelons de transport organiques de la troupe (sections automobiles et du train).
- Effectifs prélevables pour la constitution de détachements de porteurs civils ou militaires (dans ce dernier cas, il faut veiller au maintien de la « force combative » des unités).

*Tablette (ou carte) du réseau des communications ,*

dressée sur la base des reconnaissances effectuées ou des renseignements fournis par le service territorial et précisant les points ci-après :

- Praticabilité des cheminements aux différents moyens de transport.
- Zones offrant des couverts contre avions.
- Tronçons de croisement; secteurs d'évitement; places de halte, de bivouac et de transbordement; stationnements intermédiaires et prises d'eau.
- Passages difficiles et mesures spéciales qui doivent y être prises.
- Possibilités d'entretien et d'amélioration des cheminements, avec inventaire des besoins en personnel et matériel ainsi que temps d'exécution.

Sur la base de ces quatre documents, soit après comparaison (bilan) entre les besoins et les disponibilités actuels et futurs, les officiers responsables du soutien peuvent orienter leur commandant sur les possibilités de solution des problèmes logistiques et lui soumettre les propositions qui détermineront de façon notable sa décision tactique.

*Liaisons et transmissions*

Il y a lieu d'assurer constamment et dans chaque secteur d'engagement les liaisons techniques nécessaires entre les formations combattantes et les éléments de soutien.

Ces liaisons ne doivent pas servir uniquement à la communication des besoins en approvisionnement mais aussi à l'orientation tactique des officiers chargés du soutien (avec connaissance minimum des intentions des commandants de troupe pour les deux à trois jours suivants).

*Evacuations sanitaires (blessés et malades)*

En montagne, l'évacuation des patients doit être entièrement comprise dans le plan des transports de soutien et il est nécessaire d'établir

à cet effet une table spéciale des moyens utilisables, de leur capacité de chargement, des trajets à parcourir, des places de transbordement, etc.

#### *Contrôles d'exécution après le déclenchement de l'action tactique*

Dès le début des transports de soutien, les officiers chargés du ravitaillement des formations combattantes doivent :

- tenir à jour l'état général des stocks de biens de consommation disponibles à la troupe, dans les dépôts et sur les places de transbordement;
- s'orienter régulièrement sur les possibilités effectives d'approvisionnement externe (recours aux ressources locales plus ravitaillements ordinaires ou extraordinaires auprès des instances supérieures);
- tenir à jour l'inventaire des moyens de transport disponibles;
- contrôler l'état du réseau des communications et prendre les mesures nécessaires pour son entretien ou au besoin son amélioration;
- surveiller enfin le déroulement général des transports (fluidité, temps et discipline de marche, utilisation des couverts, sûreté tactique, etc.).

#### 4. DOCUMENTS DE TRAVAIL

Pour se faciliter la tâche et accélérer les travaux de planification ou d'exécution à effectuer lors des services à la troupe, les organes responsables du soutien ont besoin de quelques aide-mémoire de valeur permanente et propres à leur éviter de fastidieux calculs.

Or, si nos prescriptions réglementaires sur l'organisation et le fonctionnement des services logistiques contiennent beaucoup d'indications ayant trait aux grandes unités, elles ne disent en revanche que fort peu de choses au sujet des moyens et bas échelons.

D'autre part, plusieurs données de base (en particulier celles qui concernent les munitions) étant classifiées « secrètes » ou « à l'usage exclusif du service », il ne nous est évidemment pas possible d'établir et de reproduire ici des tableaux détaillés relatifs à l'approvisionnement des diverses formations de l'infanterie alpine.

Nous conseillons donc vivement aux officiers du soutien, incorporés dans les états-majors des régiments et bataillons de montagne, de rechercher eux-mêmes les indications disséminées dans les règlements remis à titre personnel ou rangés dans les caisses de bureau des commandants, puis d'élaborer et de transcrire sur un carnet du format de la sabretache



ou de la poche de tunique les quatre documents suivants (qu'il convient en outre, cela va de soi, d'établir en fonction des effectifs réglementaires et séparément pour chaque type de corps de troupe ou d'unité):

*Table des poids à transporter pour le ravitaillement journalier,*

avec mention des quatre catégories de biens de consommation ci-après:

- Subsistance plus benzine ou huile de chauffage, poste, matériel sanitaire et petit matériel divers (suppléments de montagne inclus).
- Fourrages.
- Munitions.
- Carburants pour véhicules à moteur.

*Table des poids à transporter pour la constitution de dépôts,*

comportant les mêmes indications que plus haut et dressée en fonction des biens nécessaires par jour d'engagement.

*Table des charges utiles des moyens de transport organiques,*

établie de façon plutôt restrictive quant aux poids maximum pour tenir compte des difficultés causées par le terrain.

*Table des temps de marche (en minutes) des échelons de porteurs et du train,*

calculés séparément pour la montée et la descente, selon modèle ci-dessous se rapportant au premier cas:

Dénivellation (en m)	Distance horizontale (en km)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	etc.
0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	...
20	19	34	49	64	79	94	109	124	139	154	169	184	...
40	23	38	53	68	83	98	113	128	143	158	173	188	...
60	27	42	57	72	87	102	117	132	147	162	177	192	...
etc.	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...

Grâce à ces documents, les officiers responsables du soutien gagneront un temps précieux lors des « coups de feu » qui surviennent fréquemment dans le travail des postes de commandement et s'épargneront, de surcroît, les erreurs dues à des calculs précipités.

Lieutenant-colonel EMG Jacques MICHEL