

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 5 (1860)
Heft: 24

Artikel: Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, touchant les routes militaires dans les Alpes : du 29 novembre 1860
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329137>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

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

l'assaut, opérations régulières, communes à tous les sièges poussés jusqu'au pied de l'escarpe.

Nous estimons que si l'artillerie piémontaise n'a pas sur l'artillerie de Gaëte une supériorité bien marquée, si les défenseurs font leur devoir comme les attaquants, et si rien d'ailleurs ne vient gêner la défense ni l'attaque, Gaëte, bien attaquée, bien défendue, doit faire une résistance de plus de six mois.

P. S. Les nouvelles du 23 décembre annoncent que le feu des assiégeants a repris avec vigueur.

La dernière session de l'Assemblée fédérale s'est longuement occupée de questions militaires, et entr'autres de quatre objets de haute importance.

Deux des solutions proposées ont été ajournées à une prochaine session, savoir : la réorganisation du recrutement de la cavalerie et la construction de quelques routes stratégiques dans nos Hautes-Alpes.

Une troisième question, celle de l'armement de l'infanterie, a reçu une solution partielle; les Chambres n'ont décidé l'achat que de 23 mille fusils rayés, vu qu'il n'était pas matériellement possible, pour le moment, d'en obtenir davantage des fabriques.

Enfin la réforme de l'habillement et de l'équipement a abouti au résultat prévu : suppression de l'habit de grande tenue pour l'infanterie; introduction de la tunique; du chapeau pour les carabiniers et le génie, maintien des épaulettes; buffléterie noire, ceinturon et cartouchière, etc. Bon nombre de détails ont été laissés au règlement et à la compétence du Conseil fédéral.

Nous donnons ci-dessous le message du Conseil fédéral sur les routes stratégiques.

RAPPORT

du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, touchant les routes militaires dans les Alpes.

(Du 29 novembre 1860)

TIT.,

Par arrêté du 20 juillet 1860, le Conseil national nous a invités à examiner et à préavisier la question de savoir si le Haut-Valais ne pourrait pas être relié avec l'intérieur de la Suisse par une route militaire.

Nous avons déjà auparavant, savoir le 23 mai 1860, autorisé notre département militaire à faire des études sur les communications à établir entre le Haut-Valais et la Suisse centrale et orientale.

Ces études entreprises sous la direction supérieure de l'inspecteur du génie, M. le colonel Aubert, par des officiers du génie, ont été continuées jusqu'à l'entrée de l'hiver; elles sont terminées sauf quelques levés de détail et plans.

Pour examiner le plan, le Conseil fédéral a nommé une commission d'experts dans les personnes de MM. les colonels La Nicca, Muller d'Altorf, et l'ingénieur Fraisse. MM. La Nicca et Fraisse — M. Muller a été empêché par des raisons de santé, — ont examiné le travail des officiers du génie et inspecté le trajet depuis Hospenthal jusqu'à Realp ; ils n'ont plus pu passer la Furca, dont le chemin était intercepté par la neige. Leur préavis a été remis le 7 du courant au Conseil fédéral.

Sur la base de ces pièces et en présence des conjonctures actuelles, le Conseil fédéral a l'honneur de vous présenter le rapport suivant :

I. Routes militaires nécessaires dans les Alpes.

Nos deux grands cantons de montagnes, les Grisons et le Valais, ont une position analogue par rapport aux passages internationaux des Alpes. Grisons possède les passages qui conduisent d'Allemagne en Italie ; le Valais tient ceux qui y tendent depuis la France, en particulier l'importante route du Simplon. Si ces deux cantons ne formaient pas une séparation, les passages des Alpes aboutissant au cœur de l'Italie supérieure seraient ouvertes à l'Allemagne et à la France ; l'une et l'autre pourraient attaquer une armée occupée à combattre en Italie, non-seulement de front, mais encore éventuellement sur les flancs et à dos.

Ces passages ont une importance pareille pour une armée qui, venant d'Italie, voudrait se porter sur la France ou l'Allemagne.

Dans une guerre générale, la tentation serait forte chez les puissances belligérantes de s'emparer desdits passages. Dans une telle occurrence, les traités eux-mêmes ne suffiraient guères à nous protéger contre la violation de notre territoire et de notre neutralité ; c'est à nous à les défendre par nos propres moyens, de telle sorte que l'agresseur puisse être repoussé, ou doive tout au moins, pour vaincre notre résistance, faire un déploiement de forces hors de proportion avec les avantages militaires que procurerait la violation de notre neutralité et l'emploi de tel ou tel des passages alpestres suisses. Plus notre force de résistance sera connue comme imposante, moins on sera tenté de diriger une agression contre nous. Toutes les dispositions et mesures que nous prenons en temps de paix pour renforcer la défense des passages en question, diminuent au même degré le danger d'une agression et nous donnent les chances de la repousser au cas qu'elle eût effectivement lieu.

C'est par ces considérations que la Suisse entreprit les fortifications auxquelles on travaille depuis des années à Luziensteig et à St-Maurice. Luziensteig est le point de défense contre un ennemi voulant pénétrer de l'Allemagne dans le canton des Grisons ; St-Maurice est une position contre l'ennemi qui, venant de France, voudrait forcer le Simplon. Toutefois ces positions ne suffisent pas pour nous assurer en tout cas le succès contre une attaque. — Depuis la réunion de la Savoie à la France, St-Maurice peut être en partie tourné. Les deux places ne sont d'ailleurs pas tellement fortes qu'elles ne puissent être prises ; enfin, situées comme

elles le sont à l'extrême frontière et en l'absence de garnison permanente en Suisse, une surprise n'est pas impossible.

Luziensteig, une fois entre les mains de l'ennemi, le canton des Grisons serait coupé du reste de la Suisse ; il serait fort difficile, sinon impossible, d'y envoyer des renforts ; les troupes qui s'y trouveraient auraient une retraite des plus périlleuses, si ce n'est impossible. Avec Luziensteig, tout le canton des Grisons serait perdu d'un seul coup.

Il en est de même de St-Maurice. Cette place entre les mains de l'ennemi, la communication de tout le canton du Valais avec le reste de la Suisse serait interceptée. Les chemins de Sanetsch, du Rawyl, de la Gemmi, de la Grimsel et de la Furca ne suffisent pas à beaucoup près pour des marches militaires. Des troupes ne pourraient être dirigées par ces passages qu'avec beaucoup de difficulté, durant une partie de l'année seulement ; quant à des voitures de guerre, il n'en est pas question. Il serait donc ou impossible ou fort hasardé d'envoyer des renforts au Valais. Les troupes qui s'y trouveraient ne pourraient à la longue plus être approvisionnées ; une retraite ne serait guère possible et tout le matériel de guerre serait perdu.

Il y aurait moyen de parer à ces inconvénients en établissant une route praticable aux voitures, tendant d'Oberwald dans le Valais par la Furca à Hospenthal soit Andermatt, et d'Andermatt par l'Oberalp à Dissentis. Jusqu'à Oberwald, dernière localité du Haut-Valais, il sera ouvert, d'ici au 1^{er} juillet 1861, une route charretière en vertu d'une convention dont il sera parlé plus tard, conclue avec le canton du Valais. Du côté des Grisons il en sera construit une pareille jusqu'à Dissentis. A la faveur de l'exécution de ces rayons intermédiaires, on obtient une communication directe entre le Valais et les Grisons par la Furca et l'Oberalp et par là et la route du Gotthard, pour les deux cantons, une communication directe avec l'intérieur de la Suisse.

De cette manière on réalise les avantages militaires suivants :

S'il s'agit de la défense des Grisons et du Valais, nous aurons des routes d'opérations assurées pour toutes les éventualités. A supposer que nos communications avec ces cantons, à Luziensteig ou à St-Maurice, vinssent à être coupées ou menacées, nous aurions le chemin par Andermatt pour l'un ou l'autre des cantons. Des renforts de troupes, du matériel de guerre et des approvisionnements pourraient en tout temps être envoyés dans cette direction, et cela, relativement, avec une grande célérité, puisque des lignes ferrées et des bateaux à vapeur conduisent jusqu'à Lucerne ou Fluelen, point de rassemblement très central, et que de là on peut atteindre en quelques étapes tant le Valais que les Grisons.

La certitude de recevoir promptement des secours fédéraux aura pour effet de fortifier considérablement l'esprit de résistance chez les troupes et la population de ces cantons, et parmi les corps fédéraux qui s'y trouveraient, à tel point qu'une marche rapide de l'ennemi peut être arrêtée et que les renforts arriveront en temps utile. On pourrait ainsi disputer à l'ennemi une position après l'autre, couper les

ponts et les chemins partout où cela est nécessaire, et, l'ennemi continuant néanmoins à avancer, les renforts arriveraient toujours plus nombreux en rendant notre résistance plus opiniâtre.

Les mêmes routes serviront aussi à améliorer la défense du canton du Tessin, en ce que les troupes de secours les plus rapprochées de ce canton se trouvent dans le canton d'Uri, dans l'Oberland grison et le Haut-Valais. Les passages de la Furca et d'Oberalp facilitent essentiellement l'arrivée de renforts venant des deux territoires mentionnés.

Enfin, elles ne sont pas sans importance pour la défense de la Suisse en général, puisque pour le cas où les lignes extérieures de communications seraient interrompues sur quelques points, elles forment une troisième ligne intérieure sur laquelle des troupes pourraient se mouvoir en tout sens, ou qui servirait de communications avec le gros de l'armée à des détachements coupés des lignes extérieures.

A l'importance militaire de ces routes vient se joindre l'importance politique et commerciale. Pour la Suisse, pays déjà peu étendu, il est d'un haut prix que toutes ses parties soient rattachées entr'elles non pas seulement par leur constitution politique, il importe aussi qu'elles soient rapprochées plus étroitement par des voies faciles de communication, par la circulation plus active qui en résulte. La partie fertile et la plus peuplée de la Suisse a, sous l'égide de la nouvelle constitution fédérale, été dotée d'un réseau de lignes ferrées, aussi complet qu'on peut le désirer, entreprise réalisée sans le concours matériel de la Confédération, parce que les ressources privées de l'industrie réunies à celles des communes et des cantons ont suffi. Les avantages des chemins de fer, le mouvement de circulation plus animé qui en est la conséquence et les communications réciproques entre les habitants des vallées basses fertiles, deviendront indirectement un bien commun aux vallées alpestres, alors que celles-ci seront rapprochées par des routes, soit entre elles, soit du réseau suisse des chemins de fer.

Jadis les plus belles et les plus difficiles constructions de routes de montagnes ont été exécutées par les cantons à l'aide des droits de chaussée concédés par la Diète, moyen analogue à celui des tarifs de chemin de fer accordés aujourd'hui pour l'établissement des lignes ferrées. Toutefois, depuis que sous la constitution fédérale actuelle le système de la franchise de péage à l'intérieur a prévalu, les cantons n'ont plus cette ressource pour la construction de routes. Si donc l'on veut éviter une stagnation dans le développement de nos routes alpestres, si l'on veut que les cantons de montagnes et les vallées écartées qui sont demeurées en arrière dans l'établissement de routes, ne restent pas longtemps encore, pour toujours peut-être, exclus des bienfaits d'une circulation plus facile et d'une communication plus rapprochée avec leurs confédérés, il faut que la nouvelle Confédération cherche à leur venir en aide par d'autres moyens.

Ces routes ne serviront pas seulement à un rapprochement du reste de la Suisse, mais encore elles attireront en grand nombre les touristes dans ces contrées alpes-

tres. Il n'existera guère de chemins présentant un tracé aussi hardi à côté des beautés sublimes de la nature.

Une fois que ces régions pourront être parcourues avec commodité, elles ne manqueront pas d'être visitées par des milliers de voyageurs qui sans cela n'auraient jamais pris cette direction.

Les routes de la Furca et de l'Oberalp n'acquerront, il est vrai, toute leur signification que lorsque la route dite de l'Axen, de Brunnen à Fluelen, sera construite. Aujourd'hui, la communication entre Lucerne et Brunnen et Uri n'existe que par eau. La navigation suffit dans la règle pour la circulation ordinaire, tandis que pour certains cas elle est suffisante et pas toujours sûre. Si l'on voulait jeter promptement sur la route du Gotthard un corps de troupes considérable, pourvu de tout le matériel nécessaire, de canons, voitures et chevaux, le défaut de route de Brunnen à Fluelen serait un grand obstacle; la marche serait retardée de plusieurs jours et dangereuse en cas de mauvais temps. Uri est jusqu'à présent le seul canton qui ne soit pas relié avec le reste de la Suisse par une route praticable aux voitures, et le lac des Quatre-Cantons est le seul lac suisse où les bateaux à vapeur circulent, le long duquel une route riveraine n'existe pas parallèlement avec la navigation.

La Diète s'est déjà précédemment occupée de la route de l'Axen. Les gouvernements d'Uri et de Schwytz présentèrent à cette autorité en 1838 des plans avec devis en demandant une concession de droit de chaussée. D'après l'un des projets, pour le tracé le long du lac, le coût s'élevait à fr. 606,000 a. v.; d'après l'autre, conduisant plutôt par la montagne, la dépense s'élevait à fr. 521,000 a. v. Dans leur nouvelle proposition, les gouvernements d'Uri et de Schwytz calculent les frais à fr. 1,300,000. La longueur totale de la route est de 40,000'. Ensuite de la recommandation très instante du réviseur fédéral des péages, M. Sidler, la Diète concéda pour le cas de l'exécution de l'un ou de l'autre projet, jusqu'à l'amortissement du capital de construction, un droit de chaussée de 1 batz par piéton, de 20 batz par cheval attelé, etc. Cette concession fut votée par 19 Etats (arrêté de la Diète du 15 octobre 1838).

L'établissement d'une route par le *Pillon* paraît être un élément complémentaire de la défense du Valais. Le défilé de Chillon et de Villeneuve, la seule voie de communication entre la Suisse et la partie inférieure du Valais et St-Maurice est susceptible d'être très promptement occupée depuis le territoire de la Savoie ou d'être d'ailleurs interceptée. En pareil cas, il serait impossible à la Suisse de faire avancer des troupes de ce côté. Pour remédier à cet inconvénient on aurait à établir une communication par le *Pillon* entre la partie supérieure de la vallée du Gessenay et Bex et Aigle. Des troupes pourraient être dirigées par le *Pillon* dans la vallée d'Aigle, soit depuis Thoun par le Simmenthal bernois, soit depuis Bulle par la Gruyère, direction où il existe déjà de bonnes routes. Le sort du Bas-Valais ne dépendrait alors plus uniquement du défilé de Villeneuve fortement exposé.

Plus tard, on pourra s'occuper encore de l'ouverture d'un passage praticable aux

voitures par le Grimsel, pour le raccordement à la route de la Furca. Dans le tracé qui a été levé pour cette dernière, il a déjà été tenu compte de cette jonction. L'exécution en sera en tout cas réservée à une époque postérieure, attendu que, la route de la Furca une fois établie, il y aura relativement moins d'urgence.

Les cantons de Berne et du Valais devraient en outre être invités à établir et entretenir le mieux possible les passages de la Gemmi, du Rawyl et du Sanetsch, lesquels pourraient alors servir utilement à des communications militaires.

II. Exécution.

En présence de l'importance bien reconnue des routes alpestres dont il s'agit, les efforts de la Confédération doivent tendre à en faciliter ou réaliser l'exécution. Afin que l'autorité exécutive de la Confédération sache si les Conseils législatifs partagent réellement ses vues, il importe qu'ils se prononcent dès l'abord sur le principe, attendu que sans une décision de cette nature, toute démarche ultérieure du Conseil fédéral, et notamment les négociations à ouvrir avec les cantons intéressés, seraient fort incertaines et même à pure perte.

Relativement à l'exécution, l'on aurait, selon l'avis du Conseil fédéral, à s'occuper déjà actuellement des routes suivantes, rangées dans l'ordre ci-après en raison de l'urgence :

- I. La route de la Furca ;
- II. La route de l'Oberalp ;
- III. La route de l'Axen ;
- IV. La route du Pillon.

La route de la Furca touche uniquement le territoire des cantons d'Uri et du Valais. Elle comprend les sections suivantes :

D'Hospenthal à Réalp	5,890 mètres =	19,633'	3"	3 ¹ / ₂ '''
De Réalp à la frontière du Valais				
sur la Furca	20,050 » =	66,833'	3"	3 ¹ / ₂ '''
De la Furca à Oberwald	17,292 » =	67,540'	—	—
En tout .	43,232 mètres =	144,106'	6"	6 ¹ / ₂ '''

soit 9 lieues et 106 pieds.

La montée à franchir d'Hospenthal à la Furca est de 3,286', la descente de la Furca à Oberwald de 3,823'.

Les experts, MM. La Nicca et Fraisse, résument leur préavis comme suit :

- a) La section d'Hospenthal à Réalp pourrait être immédiatement approuvée et mise à exécution d'après le plan des officiers fédéraux du génie, sauf quelques légères déviations portant sur les détails.
- b) Les dépenses de cette première section s'élèveront à environ 150,000 fr.
- c) Le tracé de Réalp à Oberwald pourrait être décrété d'après le projet, sous réserve de quelques études à faire sur les points désignés dans le préavis.
- d) Le coût de cette section peut être évalué à 1,500,000 fr. Les corrections signalées diminueront les dépenses plutôt que de les augmenter.

La dépense totale de la construction comportera à peu près deux millions. Il est clair que les cantons d'Uri et du Valais ne consacraient jamais une somme pareille à la construction d'une route qui, en première ligne, doit être d'utilité fédérale. Nous estimons qu'il est dès lors parfaitement convenable que la Confédération prenne une énergique initiative et se montre disposée à soutenir efficacement l'entreprise. Ici se produit le cas que la commission de révision de la Diète a prévu lors de la discussion de l'article 21 de la constitution fédérale, en déclarant qu'il pourrait être établi des rayons de route qui, étant d'une haute importance pour la Confédération entière ou tout au moins pour plusieurs cantons, ne s'exécuteraient néanmoins pas sans l'appui de la Confédération. Nous avons déjà donné à entendre que les cantons d'Uri et du Valais profiteront aussi de cette route et il sera à propos qu'avant de prendre d'ultérieures décisions le Conseil fédéral entre en négociation avec ces cantons aux fins de déterminer la position de ces derniers et celle de la Confédération relativement à cette entreprise. Ce mode de procéder est conforme à celui qui a été observé jusqu'à ce jour, et, ne fût-ce que pour la conséquence, nous ne pourrions conseiller d'y déroger.

En ce qui regarde la route d'Oberalp, il y a lieu de réserver aussi des négociations à ouvrir encore avec les cantons d'Uri et des Grisons, dans le but de déterminer si cette route doit être exécutée par la Confédération, moyennant des subventions fournies par les cantons ou vice-versâ exécutée par les cantons, sous réserve d'un subside proportionné donné par la Confédération. Cette route peut en tout cas être considérée comme intéressant la Suisse. Le canton des Grisons la comprend dans le réseau cantonal qui reste encore à établir, et pour lequel il est demandé une subvention fédérale. Si le canton d'Uri se plaçait dans la même position, c'est-à-dire que la construction de la route d'Oberalp, pour autant qu'elle emprunte son territoire, fût comprise dans son réseau projeté, le rôle de la Confédération serait déjà marqué. Au point de vue militaire, la route d'Oberalp constitue la ligne-mère de tout le réseau grison projeté; une série des autres lignes en projet sont, militairement parlant, aussi d'une grande utilité, et méritent dès lors à ce titre d'être soutenues de par la Confédération. Quant à la route d'Oberalp, elle ne saurait guère être séparée du réseau grison dans la question des subsides, et l'Assemblée fédérale aurait à déclarer d'ores et déjà en principe que la construction d'une route par l'Oberalp, en continuation de la route de la Furka est d'un intérêt fédéral aussi bien que cantonal. Il y aurait donc à entrer incessamment en négociations avec les cantons d'Uri et des Grisons, tant pour l'exécution de ces routes que pour les subventions à allouer en faveur du réseau grison intéressant la Confédération.

Pour ce qui est de la route d'Axen, elle devrait, dans les conditions où elle se trouve, être construite par les cantons d'Uri et de Schwytz, avec une subvention convenable de la Confédération. Cette entreprise n'est pas aussi urgente ni importante que celle de la route de la Furca et d'Oberalp, et l'exécution peut en être différée quelque temps encore, s'il le faut. Ce qu'il y a de mieux à faire est de donner à reconnaître déjà actuellement que la Confédération est coïntéressée, tout

en faisant dépendre les conditions de l'exécution des négociations que le Conseil fédéral sera chargé d'ouvrir avec les gouvernements d'Uri et de Schwytz.

La route du Pillon enfin, dépendrait des négociations à entamer avec les cantons de Berne et de Vaud. Ces cantons ont un intérêt majeur à l'établissement de cette route, eu égard aux contrées avoisinantes, et il est à espérer qu'ils se prêteront à l'exécution moyennant une subvention relativement peu considérable de la Confédération.

La réalisation de tous ces projets ne laissera pas en tout cas de nécessiter des sacrifices notables de la part de la Confédération. Si l'on veut que l'exécution, surtout celles des routes les plus importantes, de la Furca et d'Oberalp, ne dure pas trop longtemps, les revenus annuels ordinaires suffiront difficilement à couvrir des dépenses, surtout en présence de beaucoup d'autres, notamment pour l'amélioration de l'armement de notre infanterie et artillerie. La Confédération devra vraisemblablement se résoudre à avancer l'exécution moyennant des emprunts temporaires qui seraient remboursés dans le laps d'un certain nombre d'années. Ce n'est toutefois pas ici le lieu de discuter le projet en détail.

BIBLIOGRAPHIE.

L'art de combattre l'armée française, 1 brochure de 50 pages. Paris, Dentu, éditeur, 1860.

On aurait tort de juger de l'intérêt que présente cette publication d'après son petit volume, car elle est sans contredit, par la matière qu'elle embrasse, une production des plus propres à éveiller l'attention des militaires sérieux. C'est la traduction d'un discours tenu l'automne dernier à Stettin devant un nombreux cercle d'officiers par Son Altesse le prince Frédéric-Charles de Prusse, discours imprimé à Francfort, sous le titre de *Eine militärische Denkschrift*. Le modeste prix de cette brochure lui ayant assuré une large publicité, nous craindrions de fatiguer nos lecteurs en en donnant des citations qui leur sont peut-être déjà connues. Qu'il nous soit permis seulement d'en résumer les points essentiels pour justifier quelques observations.

Le prince de Prusse a découvert six principes servant de base au système de guerre des Français, et qui sont :

1° Indépendance absolue des règlements, des instructions de caserne et des souvenirs de place d'armes ;

2° Immense confiance dans leur force morale, tandis qu'on voit maints officiers d'autres armées craindre la critique encore plus que l'ennemi ;

3° Se tenir en colonnes serrées contre des ennemis peu manœuvriers, et en rangs désordonnés contre des ennemis hardis et entreprenants ;

4° Se défendre toujours offensivement ;

5° Le tiraillement n'est qu'un pis-aller, même pour les tirailleurs ;

6° Attaquer avec fougue, toujours au pas de course.

En analysant ces six assertions et les faits qui sont censés les appuyer, il serait facile de démontrer que le prince de Prusse n'a pas vu la réalité sous son jour le plus positif. Sans vouloir rabaisser l'armée française, il est certain que d'un côté elle n'a pas toutes les qualités qui lui sont supposées dans ce discours, et de l'autre que quelques-unes de ces prétendues qualités seraient bien mieux appelées des défauts.