

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 15 (1870)
Heft: (4): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse

Artikel: Reconnaissance de la vallée du Rhône, du lac Léman au St-Gothard : opérée en 1865, du 3 au 16 septembre [suite]
Autor: Borgeaud, Constant
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-332347>

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: 13.01.2026

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

**Résultat du tir d'essais avec le fusil à répétition en septembre 1867,
avec l'emploi d'un tireur exercé.**

Distance 300 pas. Grandeur de la cible 1,8^m/1,8^m.

Nature des feux et mode de chargement.	Vitesse ou nombre des coups par minute.	Touchés pr %.	Les essais se font sur :	
			coups.	séries.
<i>Chargement successif.</i>				
a) Debout	13	100	78	3
b) A genoux	10,6	100	60	2
c) Couché	10,3	100	30	1
<i>Emploi du magasin avec 14 cartouches.</i>				
a) Debout	14 coups en 40 secondes ou une vitesse de 21 coups.	100	42	3
b) A genoux	14 coups en 42 secondes ou une vitesse de 20 coups.	100	14	1
c) Couché	14 coups en 36 secondes ou une vitesse de 23 coups.	100	14	1
Emploi du magasin en continuant avec le chargement successif . .	15	96	26	1
Idem, feux en avançant.	18	100	16	1
Emploi du magasin et recharger celui-ci . .	12	100	28	1
<i>Feu de vitesse sans viser.</i>				
a) avec emploi du magas.	37		28	2
b) chargement successif.	16,5		33	1

(A suivre.)

RECONNAISSANCE

**DE LA VALLÉE DU RHONE, DU LAC LÉMAN AU ST-GOTHARD,
opérée en 1865, du 3 au 16 septembre, par des officiers de l'Etat-major fédéral.**

MÉMOIRE RÉDIGÉ PAR LE COLONEL BORGEAUD, CHEF DE LA RECONNAISSANCE.

(Suite.)

Résumé sur la plaine du Rhône.

La partie intérieure ou de droite de la plaine du Rhône, soit le district d'Aigle, a une importance militaire considérable, pour les raisons suivantes :

1° Il est comme une grande forteresse appuyant sa droite au lac, sa gauche à la

dent de Morcles ; ses derrières aux Alpes intérieures ; son front sur le Rhône, du Bouveret au pied de la dent de Morcles, à Pisse-Chèvre, ou même à Outre-Rhône.

2° Cette vaste plaine est la base d'opération pour agir dans le Valais, dans le Chablais et dans le Faucigny.

3° Cette place communique avec la base d'opération principale qui est sur les bords de l'Aar :

A SA DROITE.

a) Par la voie du lac, puis le chemin de fer dès Morges jusqu'à Berne :

b) Par la voie ferrée, Aigle, Lausanne, Bienne, Berne ;

c) Par la voie ferrée, Aigle, Lausanne, Fribourg, Berne ;

d) Par la route, Aigle, Lausanne, Moudon, Berne ;

e) Par la route, Aigle, Vevey, Moudon, Berne ;

f) Par la route, Aigle, Vevey, Bulle, Fribourg, Berne.

SUR SES DERRIÈRES.

a) Par la route, Aigle, les Mosses, Bulle, Fribourg, Berne.

b) Par la route, Aigle, les Mosses, Château-d'Œx, Thoune, Berne.

c) Par la route, Gryon, la Croix, Pillon, Thoune, Berne.

Elle a une communication directe à sa gauche par Anzeindaz-Cheville avec la place centrale du Valais, Fully, Sion, Sierre.

4° Elle fait tête de colonne pour arrêter un adversaire qui descend la vallée du Rhône, soit du Simplon, soit de la Furka, soit du St-Bernard.

5° Elle fait tête de colonne, pour prendre en queue une armée ennemie, qui remonte la vallée du Rhône.

6° Elle fait face à la France, lorsque celle-ci voudrait pénétrer en Suisse, par l'extrême droite de son front.

7° Elle fait tête de colonne ou base d'opération pour agir dans le Chablais et dans le Faucigny, lorsque nous voudrions forcer la France à venir s'expliquer par les armes, sur les bords de l'Aar, soit à propos d'une insulte faite à la Suisse, soit à propos d'une prise de possession de Genève.

8° Les trois lignes principales de retraite de cette place, qui sont d'abord excentriques, deviennent ensuite concentriques, ce sont :

a) Chillon, Vevey, Berne ;

b) Aigle, les Mosses, Bulle, Fribourg, Berne ;

c) Gryon, la Croix, Pillon, Thoune, Berne.

9° Aigle est le centre de la position d'où l'on partirait pour repousser toute tentative de l'ennemi sur les bords du Rhône.

10° Le rocher de St-Triphon, placé comme une île au centre de la plaine du Rhône permettrait d'offrir la bataille à un ennemi dont les forces ne seraient pas trop disproportionnées par rapport aux nôtres. Si l'ennemi descend la vallée, nous appuyons notre droite au Rhône, notre centre au rocher de St-Triphon, notre gauche à la montagne, aux villages d'Ollon et d'Antagne. Nous présentons ainsi la forme concave à notre adversaire, ce qui donne à nos feux une direction convergente. Notre retraite est assurée par les Mosses et par Chillon.

Si l'ennemi remonte la vallée, alors nous appuyons notre droite sur Yverne, Aigle, notre centre au rocher de St-Triphon et notre gauche au Rhône.

Nous retrouvons les mêmes avantages de la forme concave. Nos lignes de retraite seraient la future route stratégique de Gryon, la Croix-Pillon, ou la route de la Furka. Mais celle-ci nous conduit au St-Gothard, au lieu que la première nous conduit à Berne, qui est un point bien plus important. Le rocher de St-Triphon, dans l'une comme dans l'autre des deux suppositions que je viens de faire sur notre front, présente les trois avantages suivants :

- a) Il est un obstacle matériel à peu près infranchissable ;
- b) Une forte batterie rayée, placée sur le rocher, couvrirait de ses feux tout le champ de bataille et par conséquent elle pourrait toujours les faire converger sur le point et au moment décisif ;
- c) Ce rocher couvre nos réserves, qui peuvent déboucher, soit sur la droite, soit sur la gauche, soit sur le centre.

Communications de la vallée du Rhône.

Voies ferrées. — Villeneuve sur la rive droite et le Bouveret sur la rive gauche, sont les deux ports principaux de la vallée du Rhône sur le lac Léman.

Une voie ferrée conduit du Bouveret à Sion.

M. le colonel du génie Simmons pense qu'il y aurait un grand danger à relier cette voie au réseau français et que les autorités constituées en Suisse, doivent employer tous les moyens dont elles disposent pour éviter un si grand malheur.

Je ne puis absolument pas partager une idée aussi mesquine ; en voici les raisons :

1° Qui peut empêcher à la France de faire de St-Gingolph (partie française) une tête de ligne française, comme nous avons nous-mêmes le Bouveret pour tête de ligne en Suisse.

2° Lorsqu'une armée française sera arrivée par un train de plaisir à St-Gingolph, quel mal fera à cette armée une promenade à pied de St-Gingolph au Bouveret.

3° Pour parler plus sérieusement, je dis que les chemins de fer sont utiles à ceux qui les possèdent sur leur territoire ; mais qu'un chemin de fer que l'on ne possède pas, placé sur un territoire dont on n'a pas encore fait la conquête et qui n'est pas allié ne saurait être d'aucune utilité.

4° Je conclus à ce que le colonel du génie anglais Simmons éclaire sa lanterne.

Du Bouveret, la voie ferrée passe le défilé de la porte du Sex. Elle passe en tunnel le défilé de St-Maurice. Les remblais qui se trouvent entre St-Maurice et le Bois-Noir défilent quelques parties du terrain de certaines batteries de St-Maurice. — Aux défilés d'Evionnaz, la Barma et Miéville, la voie reste placée entre le Rhône et la route. — A Riddes elle passe le Rhône sur un pont en bois, puis elle croise la route presque immédiatement, pour se placer de nouveau entre le Rhône et la route.

De Sion à Sierre, les terrassements pour la continuation de la voie ferrée sont terminés, mais les traverses et les rails ne sont pas posés ; les travaux sont suspendus.

La voie ferrée de Lausanne à St-Maurice, passe le défilé de Chillon, entre la route et le lac ; elle passe aussi entre le rocher de St-Triphon et le Rhône ; elle traverse celui-ci au-dessous de St-Maurice, sur un pont en bois, puis elle se soude à la ligne d'Italie.

Voies ordinaires. — La fameuse route du Simplon, construite sous le premier empire, reliait Genève et Milan.

De St-Gingolph au Bouveret, elle passe un défilé entre le lac et la montagne. Du Bouveret à Vouvry, elle est sous le feu de la rive droite du Rhône.

A la porte du Sex, pont suspendu sur le Rhône, pour relier la route avec Chessel, d'où partent trois chemins : l'un sur Roche, l'autre sur Rennaz et le troisième sur Noville-Villeneuve.

A Vouvry se détachent les sentiers muletiers de Miex, de Vernaz et de Savalne. Entre Vouvry et Vionnaz se détachent des sentiers pareils aux précédents qui conduisent aux passages de Conche, de Recon et de la Croix. De Collombey partent

plusieurs chemins dans la plaine, ainsi que de Monthey, où la route passe la Viège sur un pont en bois. A Monthey se détache le chemin qui conduit dans le val d'Il-lier, et par des sentiers, aux différents passages de Morgin, de Chesery, des Creu-sets, de Cou et du Sageron.

La route est taillée dans le roc, à son entrée à St-Maurice; elle passe sur plu-sieurs coupures faites également dans le roc. — A St-Maurice, elle se relie avec la rive droite, par un pont en pierre d'une seule arche, de construction romaine, qui donne passage à la route de 1^{re} classe de Lausanne à St-Maurice. De Vevey à Montreux, cette dernière route se trouve placée dans la continuation du défilé des vignobles, dans lesquels elle s'est engagée à Lausanne pour en sortir seule-ment à Chillon, où le défilé se trouve formé par le lac et un contre-fort des ro-chers de Naye. A Villeneuve elle détache le chemin qui conduit à Plancudraz, puis par un sentier, au col En-Chaudes; chemin sur Noville. — A Rennaz, che-min sur Noville. — Au-dessous d'Yvorne, plusieurs chemins conduisent dans la plaine.

D'Aigle partent également plusieurs chemins et sentiers sur la montagne.

A son entrée à Aigle, la route passe la Grande-Eau sur un pont en pierre à dos d'âne. D'Aigle se détachent plusieurs chemins dans la plaine, ainsi que le chemin d'Yvorne. — Corbeyrier et la route des Ormonts, des Mosses et Pillon. D'Aigle à Bex se détachent plusieurs chemins qui conduisent à Ollon, au rocher de St-Tri-phon. Un conduit à Collombey, en passant le Rhône sur un pont suspendu. — Route de Gryon dont la continuation par les passages de la Croix et de Pillon serait si désirable. A Bex, chemin qui conduit à Châtel sur le plateau de Chiètre et à Lavey. — Arrivé au pont de St-Maurice, un chemin conduit aux bains de Lavey et ensuite, par une route de montagne au village de Morcles.

La plaine du Rhône est donc traversée par deux voies ferrées, qui partent, l'une du Bouveret, l'autre de Villeneuve, et qui viennent se souder à St-Maurice. Cette plaine est également traversée par deux routes de première classe parallèles aux voies ferrées sus-indiquées. Enfin de nombreux chemins bien entretenus sillon-nent la plaine ou conduisent sur les versants des montagnes. D'Aigle, part la route des Ormonts et des Mosses; de Bex, part la route de Gryon dont nous réclamons la continuation par la Croix et Pillon.

Au sortir de St-Maurice, se détache la route qui conduit à Bas-Serre, et en-suite, par un sentier en zig-zag, à Haut-Serre, à Verrossaz. — La route traverse le cône d'éboulement du Bois-Noir, le St-Barthelémy, puis elle entre dans le dé-filé d'Evionnaz, la Barma-Miéville, en détachant un petit tronçon du chemin qui passe le Rhône, sur un pont en bois, pour se rendre à l'enclave de Collonges, Outre-Rhône et Dorénaz. — De Vernayaz part la route muletière de Salvan, qui va joindre au Châtelard la route de la Tête-Noire. Sur le Trient, pont en bois. — A la Bâtiaz, pont en bois sur la Dranse. — A Martigny se détachent les routes de la Forclaz et du St-Bernard, ainsi que le chemin qui conduit à Brançon, en passant le Rhône sur un pont en bois. — De Martigny à Riddes la route est tra-cée en ligne droite dans les marais. — Un chemin qui part de Martigny-Bourg et aussi de Martigny-Ville, longe le pied de la montagne, passe le Guercet où se dé-tache le sentier Le Plamas, qui conduit à Levrau. A Charrat, une bifurcation tra-verse la route, la voie ferrée et le Rhône, sur un pont en bois pour se rendre à Fully. De Charrat notre chemin descend à Saxon, où débouchent les sentiers qui descendent de la vallée de Bagne, le premier par Levrau et l'autre par les chalets d'Etablou. A Saxon, deux bifurcations rejoignent la route, mais un sentier conti-nue à suivre le pied de la montagne jusqu'à Riddes.

Le chemin qui part de Martigny, et qui conduit à Brançon, en passant le Rhône sur un pont en bois, remonte la vallée en passant par Forêt, Fully, Mazembro,

Saillon, Poduit, Leytron et St-Pierre, où il rejoint la route au-dessus de Riddes. Ce chemin est praticable aux voitures dans tout son développement.

Nous avons déjà dit que le pont de Riddes est en pierre, ce qui est un désavantage pour nous, au point de vue militaire, puisque nous devons faire sauter ce pont jusqu'à sa dernière pile, pour profiter des circonstances avantageuses du terrain intérieur que nous offre la vaste place d'armes de Brançon-Sion-Sierre. Nous forcerons ainsi notre adversaire à quitter la belle route du Simplon, de Riddes à Sierre, pour s'engager sur la mauvaise route de la rive gauche qui laisse beaucoup à désirer.

Après avoir passé le pont de Riddes, la route se dirige sur St-Pierre, d'où part le chemin de Chamoson. Elle continue la même direction qui s'éloigne du Rhône pour éviter les marais, puis elle arrive à Ardon ; elle passe la Lizerne sur un pont en pierre, et elle touche le village de Vétroz.

Sous Plan-Conthey se détache un chemin qui conduit au pas de Cheville-Anzeindaz.

Du pont sur la Morge à Sion, la route passe un défilé entre la montagne et une série de rochers dont nous avons déjà parlé.

De Sion partent différents chemins :

L'un passe le Rhône sur un pont en bois, pour rejoindre celui de la rive gauche et aussi pour se diriger au col de Colon ; un autre se dirige sur Grimisuat et Avent, pour se rendre au passage du Rawil ; un troisième passe par St-Germain et Chandolin, pour arriver au passage du Sanetsch.

De Sion à Sierre, la route se trouve dans un défilé, presque continu, entre le Rhône et la montagne. A St-Léonard, elle passe la Rièse sur un pont en pierre, puis elle détache deux chemins dont l'un passe le Rhône sur un pont en bois, l'autre est un chemin de montagne qui conduit à Lens, Chermignon, Montana, Venthône, St-Maurice de lac, Veyvas et Sierre. De Noës un mauvais chemin passe le Rhône sur un pont en bois ; un autre conduit aussi à Grimisuat. A Sierre, la route passe le Rhône sur un pont en bois.

Sur la rive gauche, de Riddes à Bramois, le chemin sur les bords du Rhône est à peu près impraticable aux voitures de guerre ; il ne le deviendrait que par les travaux assez importants d'une colonne d'ouvriers. Dans tous les cas, l'ennemi ne pourrait pas songer à passer, avec ses voitures, par les chemins de montagne qui sont encore plus impraticables.

Les ponts sur la Rinze et sur la Borgne seraient facilement détruits.

De Bramois à Chippis, la route devient praticable aux voitures de guerre. Cette route passe par Grône, à côté de Granges, avec pont en bois sur le Rhône, Reschy, Chaley et Chippis ; elle va rejoindre la route principale, à l'entrée du bois de Finge, après avoir traversé le défilé de Chippis.

Après avoir passé le pont de Sierre, la route du Simplon s'engage dans le défilé de Finge ; elle détache d'abord le chemin sur Chippis et celui sur Salgesch ; elle passe par Finge, puis en face de Leuk ; elle bifurque la route de Louèche, qui passe le Rhône sur un pont en bois. — A Agarn, chemin avec pont en bois sur le Rhône.

De Turtmann se détachent deux mauvais chemins de montagne, dont l'un conduit à Egisch. — A Teunen, chemin avec pont en bois sur le Rhône pour Gampel et chemin de montagne, pour Eyschol. — A Turtig, chemin de montagne et chemin avec pont en bois sur le Rhône, pour Raron. — A Koller, chemin de montagne, en face du Balsschieder, deux ponts en bois sur le Rhône.

A Visp, la route passe la Viège sur un pont en bois, et détache le chemin qui conduit à Zermatt et au passage de St-Théodule. Ce même chemin conduit aussi à Imgrund dans la vallée de la Saas, et conduit aux passages del Moro, del Mondelli, de l'Ofenthal, d'Antrona et du Zwischenberg.

A Eyhols, pont en bois sur le Rhône et chemin de montagne, qui conduit au Bistenen-pass et à l'hospice du Simplon.

A Gamsen, pont en bois sur le Rhône, qui conduit à Mund.

A Glyss, autre chemin de montagne, qui conduit au passage de Bistenen et à l'hospice du Simplon.

A Brieg, pont en bois sur le Rhône, qui conduit à Naters ; route de la Furka. — Sur la Massa, pont en pierre. — Au-dessous de Grengiols, la route passe sur la rive gauche du Rhône, puis, au-dessus de Grengiols elle repasse de nouveau sur la rive droite par un pont en pierre.

Un sentier muletier conduit de Grengiols dans le Binnenthal et aux passages de l'Albrun, de Rossa et de Boccareccio. De Grengiols, au-dessus d'Oberwald, la route reste sur la droite du Rhône ; à Ulrich elle détache le sentier muletier de l'Eginenthal, qui conduit aux passages du Nufenen et des Griess. A Obergestelen elle détache le sentier du Grimsel.

D'Oberwald, dernier village de la vallée, la route passe plusieurs fois le Rhône sur des petits ponts, qui sont généralement en pierre. Elle arrive à l'hôtel du glacier, d'où elle se dirige, par le flanc méridional de la montagne sur le col de la Furka, pour passer ensuite dans la vallée de l'Urseren.

Récapitulation des distances.

De Villeneuve à St-Maurice . . .	5 lieues
De St-Gingolph à St-Maurice. . .	5 »
De St-Maurice à Martigny . . .	5 »
De Martigny à Riddes.	5 »
De Riddes à Sion	4 »
De Sion à Sierre	4 »
De Sierre à Turtmann	4 »
De Turtmann à Brieg.	6 »
De Brieg à Munster	10 »
De Münster à Oberwald	2 »
D'Oberwald au glacier	2 »
Du glacier au col de la Furka . .	2 »
	<hr/> 45 lieues.

La route de la Furka a moins de largeur que celle du Simplon, mais les deux sont admirablement bien tracées.

(A suivre.)

Transformation des pièces lisses de position en canons rayés.

Le département militaire de la Confédération suisse a adressé aux autorités militaires des cantons la circulaire suivante :

Berne, le 27 décembre 1869.

Tit. — En exécution de l'arrêté fédéral du 27 juillet 1869 concernant la transformation des pièces lisses de position en canons rayés, le Département militaire a rendu les dispositions suivantes approuvées par le Conseil fédéral :

En vertu de l'arrêté fédéral ci-dessus mentionné, les obusiers courts de 24 livr., les obusiers de 15 centimètres, les canons de 8 livr. et les pièces de position de 6 livr. non conformes à l'ordonnance actuelle, doivent être transformés en pièces rayées de 8 livr. en bronze, à chargement par la culasse, les autres canons de 6 livr. et le reste des obusiers longs de 12 livr. en pièces rayées de 4 livr., à chargement par la bouche.

En conséquence le matériel qui devra être livré et transformé en pièces rayées de 8 livr. à chargement par la culasse est le suivant :