

Zeitschrift:	Revue Militaire Suisse
Herausgeber:	Association de la Revue Militaire Suisse
Band:	17 (1872)
Heft:	(10): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse
 Artikel:	Quelques réflexions au sujet du train d'artillerie suisse
Autor:	Mallet, C.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-333054

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: 10.01.2026

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

REVUE DES ARMES SPÉCIALES

Supplément mensuel de la REVUE MILITAIRE SUISSE, n° 10 (1872).

QUELQUES RÉFLEXIONS AU SUJET DU TRAIN D'ARTILLERIE SUISSE.

L'artillerie suisse présente à tout observateur attentif et compétent, un spectacle incomplet et anormal. Si, d'un côté, nous possédons des bouches à feu perfectionnées à la hauteur des plus récentes découvertes, si notre matériel de guerre laisse peu à désirer sous le rapport de la solidité et du fini, nous ne pouvons nous dissimuler que, dans notre artillerie, tout ce qui tient à la traction est dans un état de complète infériorité.

Gardons-nous, dans nos jugements, d'une sévérité décourageante, autant que de l'optimisme auquel nous sommes volontiers enclins ; comparons-nous non pas avec les armées permanentes dont nous ne pourrons jamais atteindre la perfection, mais bien avec nous-mêmes et avec ce que nous pouvons faire dans notre situation exceptionnelle.

Miliciens pour lesquels le service militaire est l'exception et non la règle, nous ne pouvons, officiers ou soldats, prétendre obtenir les résultats que l'on est en droit d'exiger d'une armée de ligne.

S'il est possible de former en six semaines des recrues d'infanterie et même d'artillerie, ce temps d'instruction est évidemment trop court pour la cavalerie et les soldats du train. Ces corps ne peuvent pas s'improviser en si peu de temps, à moins d'aptitudes tout à fait spéciales chez les hommes qui les composent. On ne saurait, à moins d'injustice flagrante, exiger pour les soldats du train, dont le service est, sans contredit, le plus pénible de toute l'armée, on ne saurait, disons-nous, exiger un temps d'instruction plus long, ou des cours de répétition plus fréquents qu'on ne le fait pour leurs collègues les canonniers.

D'un autre côté, en réfléchissant que chaque soldat du train est responsable d'un attelage représentant une valeur d'au moins dix-huit cents francs, que les chevaux demandent une surveillance et des soins continuels, qu'ils sont, dans le service de campagne, laissés pour ainsi dire à sa conscience, nous arriverons à cette conclusion que, dans notre armée de milices, le corps du train doit être composé d'hommes d'élite dans toute l'étendue du terme.

Les succès de l'artillerie prussienne dans la dernière guerre sont dus autant à sa mobilité et à la rapidité avec laquelle elle prenait ses positions, qu'à la justesse et à l'efficacité de son tir. La mobilité de ce corps dépend uniquement de la qualité des attelages et des hommes qui les conduisent, et personne ne contestera que, sans un bon service de traction, la meilleure artillerie de campagne est une arme impuissante.

Nous avons dit plus haut que, grâce à l'intelligence, à l'activité déployées depuis quelques années par notre Direction fédérale, nos bouches à feu et notre matériel sont au niveau des perfectionnements modernes.

Notre corps du train est-il à la hauteur de cette artillerie légère et perfectionnée qu'il est appelé à transporter et à faire manœuvrer avec adresse et rapidité? *Non*, évidemment *non*. Nous ne voulons accuser personne; mais nous ne craignons pas d'affirmer que si les soins et la sollicitude voués à l'amélioration de l'artillerie avaient été appliqués, même en proportion moitié moindre, au perfectionnement du train, ce corps ne se trouverait pas dans l'état d'infériorité manifeste où nous le voyons plongé aujourd'hui.

Que voyons-nous en effet? J'en appelle aux officiers qui ont *vu* et observé les attelages des armées étrangères, que voyons-nous dans notre corps du train, à quelques honorables et malheureusement trop rares exceptions près? A côté de nos élégantes pièces de 8^{cm}, de nos splendides batteries de 10^{cm}, des soldats du train mal équiqués, mauvais conducteurs, peu soucieux de leurs chevaux, incapables de se tirer d'un mauvais pas, ou de réparer la moindre avarie de leurs attelages; des sous-officiers sans instruction pratique et sans autorité; ne possédant souvent ni plus de connaissances, ni plus de savoir-faire que les soldats qu'ils sont appelés à commander, cinquièmes roues de la voiture et embarras plutôt qu'auxiliaires pour l'officier qui dirige le train!

Descendons des hommes aux bêtes; le spectacle n'est pas plus satisfaisant. Les chevaux de trait sont généralement mal conformés et incapables de fournir une course un peu rapide. Les chevaux de sous-officiers ne sont guère meilleurs; ils ne peuvent se détacher les uns des autres, et ne possèdent généralement aucune des aptitudes exigibles des chevaux de selle. Le harnachement, la selle et la sellette sont incommodes, peu pratiques et d'un poids tout-à-fait inutile dans les parties qui ne demandent pas une solidité considérable; tout cela est enduit d'une épaisse couche de graisse qui dégoûte le soldat et lui rend impossible la propreté que l'on est en droit d'exiger de lui. Les selles de sous-officiers chargent le cheval d'un poids énorme et présentent l'inconvénient très grave d'un paquetage compliqué et difficile.

Nous venons d'indiquer en quelques mots les principales parties faibles du corps du train; notre appréciation peut paraître sévère, mais elle n'est pas exagérée; nous faisons appel à ceux qui ont la moindre connaissance des chevaux, et le moindre sentiment de ce que doivent être les attelages d'artillerie.

Nous nous proposons, messieurs, de vous soumettre nos opinions personnelles sur les remèdes à apporter à l'état de choses actuel, sans avoir toutefois la prétention de résoudre la question. Nous savons trop bien de quelles difficultés cette œuvre est entourée et combien nos institutions et les conditions de notre pays s'opposent aux réformes que nous désirons obtenir. Nous nous estimerions heureux si nous pouvions réussir à ouvrir les yeux de nos autorités militaires sur l'anomalie choquante qui existe dans notre artillerie et si nous pouvions provoquer l'exécution des mesures nouvelles qui sont impérieusement exigées.

Nous diviserons les réformes que nous jugeons nécessaires sous trois chefs principaux, qui sont:

Réformes relatives au personnel ;
» » aux chevaux ;
» » aux harnachements et aux équipements.

II.

Nous sommes convaincus que l'amélioration du personnel est la base de tout progrès. Une batterie est mise sur pied souvent dans le laps de 24 heures ; elle doit être prête à marcher. Cette précipitation dans les préparatifs, inconnue dans les armées permanentes, est exigée d'une troupe de milices, déshabituée du service par un intervalle de 2 ans. Des chevaux de toutes provenances, la plupart n'ayant jamais fait le service auquel ils sont appelés, sont amenés dans la cour de l'arsenal. Il s'agit de les recevoir, de les appareiller, de les harnacher, de les équiper, de les distribuer aux voitures de guerre, puis d'improviser des chevaux de selle et de pourvoir à leur équipement. Toutes ces opérations qui, pour être faites consciencieusement et avec soin, demanderaient au moins huit jours pour une troupe de ligne, où sous-officiers et soldats sont parfaitement dans la main et connaissent à fond leur service, ces opérations, disons-nous, doivent être exécutées parfois en quelques heures par des miliciens arrachés à leurs occupations habituelles et appelés à devenir d'un moment à l'autre de laboureurs, soldats.

Nous connaissons tous, messieurs, les difficultés d'une entrée au service pour le train ; nous n'ignorons pas tous les inconvénients de cette précipitation dans le harnachement qui est la cause des blessures de chevaux si fréquentes les premiers jours d'une mise sur pied, et qui en cas de danger sérieux serait une triste économie (¹).

Pour pouvoir opérer avec la rapidité exigée par nos règlements et faire en même temps un bon ouvrage, il faut une troupe composée de soldats et de sous-officiers d'élite qui compense par son savoir-faire et sa bonne volonté les conditions défavorables dans lesquelles elle se trouve. Aussi ne saurait-on vouer trop d'attention et de soins au recrutement des soldats du train et n'admettre dans ce corps que des hommes dignes de toute confiance, appelés par leur profession à avoir la pratique des chevaux et à être continuellement en contact avec eux dans la vie civile.

Malheureusement ce corps est peu recherché à cause du service pénible exigé du soldat, disons-le franchement, à cause du peu de considération dont il est, fort à tort, entouré par les autres armes, et du manque de formes avec lequel il est généralement traité par les instructeurs. Dans certains Cantons même le recrutement du train se fait avec la plus grande difficulté ; les effectifs sont incomplets. Com-

(¹) Entre autres inconvénients d'une trop grande précipitation dans la réception des chevaux, une plume des plus autorisées nous signale les faits suivants : Certaines tares cachées et des défauts peu apparents échappent aux yeux des experts lors de l'admission des chevaux. Lors de la dépréciation ces défauts sont mis en évidence par les fournisseurs qui reçoivent une indemnité à laquelle ils n'ont en réalité aucun droit. Les fournisseurs ne devraient être admis ni à l'estimation ni à la dépréciation des chevaux ; leur présence est un obstacle à la liberté de la commission et elle exerce souvent une pression regrettable sur les décisions des experts, soit à l'entrée soit à la sortie du service.

ment pourrait-on relever ce corps si essentiel et si honorable de l'espèce de déconsidération dans laquelle il est plongé actuellement ?

Ce serait, en premier lieu, en lui accordant une solde supérieure à celles de toutes les autres troupes. Rien ne serait plus juste puisque le service du train est sans contredit le plus pénible de l'armée, et que dans aucun autre corps les effets d'habillement ne sont aussi rapidement détériorés. Un supplément de solde, fût-il même peu considérable, faciliterait le recrutement et permettrait de choisir. Le remplacement des vêtements détériorés au service au bout de quelques années et, quelque futile que ce mobile paraisse au premier abord, un peu plus de coquetterie dans l'uniforme engageraient, nous en sommes convaincus, bien des jeunes gens à entrer dans le corps du train. A ces avantages devraient être joints ce que nous croyons très praticable, une diminution du temps de service dans la réserve, le relèvement moral, la considération, l'égalité complète de rang avec les canonniers, un traitement convenable de la part des instructeurs.

Quant à l'infériorité si généralement constatée des sous-officiers et à la difficulté que l'on éprouve à trouver et à former de bons sujets pour ces emplois, elle nous paraît provenir en grande partie de la raison suivante : Tout grade, depuis l'appointé, ne s'obtient que par une école de six semaines par avancement. Or, le service militaire constitue pour le soldat une forte dépense qui se décompose en chômage pour les travaux habituels de l'homme et en débours proprement dits, car il est avéré que le soldat ne peut pas vivre de sa solde. La fréquence et la longue durée des écoles nécessaires pour l'avancement ont pour résultat que ce ne sont que des jeunes gens ayant de la fortune, des fils de riches paysans par exemple, ou bien parfois aussi des individus incapables de gagner leur vie par leur travail qui se présentent pour remplir les emplois de sous-officier. Est-ce à dire que ceux-là seuls sont aptes à remplir ces fonctions ? Nullement, au contraire : nombre de jeunes gens parfaitement qualifiés pour remplir ces emplois (généralement ce sont les plus capables) reculent devant les sacrifices d'argent et surtout de temps qui leur sont demandés. Ce fait constitue un des principaux obstacles à la création de bons sous-officiers. Quel remède pourrait-on apporter à ce mal ? Prenons un exemple : Un soldat du train désire de l'avancement, il fait une école de six semaines, au bout de laquelle il obtient le grade parfaitement absurde et inutile, selon nous, d'appointé. Il veut devenir brigadier : il n'obtiendra ce grade qu'après une nouvelle école de six semaines ; pendant ce cours, il ne recevra aucune éducation spéciale pour ses fonctions ; confondu avec les recrues de l'année, revêtu d'une autorité illusoire, il partagera l'instruction qu'il a reçue deux ans auparavant ; incorporé dans la batterie il sera un personnage parfaitement inutile et incapable de toute initiative vis-à-vis de soldats qui en savent autant que lui. Il aura perdu six semaines de travail agricole pendant la bonne saison et n'aura appris qu'à porter plus ou moins bien ses galons ou à caracoler plus ou moins mal dans la batterie.

L'instruction devant être moins longue, plus forte et plus pratique, nous voudrions que le soldat désigné par ses goûts et ses aptitudes pour le grade de brigadier fût appelé à une instruction de quinze

jours seulement, non pendant la saison des travaux, mais pendant l'hiver, alors que son absence causera le moins de préjudice aux travaux agricoles; que ce cours central de sous-officiers du train eût lieu à Thoune, à la Régie, pour utiliser les loisirs des employés et des chevaux de l'établissement; que là les élèves reçussent une instruction solide, théorique et pratique sur les branches suivantes: Connaissance raisonnée du harnachement et du cheval, instruction vétérinaire élémentaire, ferrage, harnachement et surtout paquetage des chevaux de sous-officiers, équitation, service d'écurie, quelque peu de comptabilité, exercices pratiques et répétitions fréquentes sur ces diverses branches. Cette instruction profiterait plus au candidat que six semaines d'école avec des recrues. A son retour dans la batterie, le brigadier ainsi formé aurait le sentiment de sa supériorité et il pourrait dire à ses subordonnés: « Je suis capable de vous commander, je puis vous enseigner comment les choses doivent se faire! » Et d'un autre côté la réduction du temps de l'instruction, le fait qu'elle aurait lieu pendant la morte-saison n'encouragerait-il pas bien des jeunes gens capables à accepter les galons qui, dans l'état de choses actuel, en sont empêchés par leurs occupations ou leur position de fortune. Quant au grade de maréchal-des-logis il suffirait pour l'obtenir que le brigadier désigné pour cet emploi fit une nouvelle école également de 15 jours, pareillement en hiver, en modifiant et en complétant quelques branches du programme que nous avons indiqué.

III.

Nous vous avons signalé, messieurs, les principales lacunes existant dans le recrutement et l'instruction du personnel du train, et nous vous avons proposé quelques réformes à introduire dans l'état de choses actuel. Si ces résultats pouvaient être obtenus, la plus grande partie de notre tâche serait accomplie, car un personnel instruit, doué de bonne volonté et d'intelligence, triomphe de bien des difficultés.

Passons maintenant à la seconde réforme que nous avons signalée: l'amélioration des chevaux.

Il est des améliorations qui peuvent être obtenues dans un temps relativement court; telles sont celles qui ont pour objet le recrutement du personnel, son instruction, les modifications à apporter au harnachement ou au matériel de guerre. Il en est d'autres dont l'accomplissement n'a lieu qu'au bout de longues années, telle est celle dont nous allons vous entretenir.

Nous vous avons tracé plus haut un tableau peu flatteur mais véridique de l'état des chevaux de trait et de selle de notre artillerie. Cependant, si nous reportons nos souvenirs en arrière, nous ne pouvons nous empêcher de reconnaître que, depuis une dizaine d'années, de notables progrès se sont produits dans la qualité des chevaux de trait. Que ce soit le fait de l'amélioration de la race chevaline dans le pays ou d'un choix plus sévère parmi les chevaux présentés par les fournisseurs, nous pouvons constater une meilleure conformation du corps, plus d'aptitude pour le service militaire et moins de bêtes de rebut qu'autrefois. Ne nous faisons cependant pas d'illusions, ouvrons les yeux; telle puissance militaire qui s'estimerait très heureuse de pos-

séder nos bouches à feu et notre matériel de guerre n'hésiterait pas à réformer un tiers ou un quart des chevaux de trait et surtout de selle d'une batterie que nous considérons en Suisse comme la mieux attelée.

Nous avons là le défaut de la cuirasse, une lacune qu'il est de toute importance de combler si nous voulons maintenir notre artillerie au niveau de celles des autres puissances, ou du moins qu'elle ne leur soit pas trop inférieure.

Les dernières guerres ont fait voir l'absolue nécessité pour un pays de posséder sur son territoire des chevaux en nombre et en qualité suffisants pour pourvoir aux besoins de l'armée sans avoir à recourir, au moment critique, à des achats faits en pays étrangers. La Prusse l'a bien compris; elle préparait de longue main les remontes qui lui ont été si utiles dans la dernière guerre pour tenir au complet les effectifs de chevaux de l'artillerie et de la cavalerie.

La production du bétail qui rémunère si largement le paysan suisse, lui a fait plus ou moins abandonner l'élève du cheval, maintenant en défaveur depuis que ses deux débouchés principaux, la remonte de l'artillerie française et surtout de l'artillerie italienne, lui font défaut. Ces pays élèvent maintenant assez de chevaux pour les besoins de leurs armées, ou ils vont faire leurs achats dans des pays mieux approvisionnés que le nôtre.

Produire des chevaux forts et bien conformés, destinés aux travaux de la campagne et au service de trait de l'artillerie et des animaux plus légers, plus rapides, propres au carrosse et à la cavalerie, tel est le double but que doivent se proposer non-seulement notre agriculture mais surtout notre administration militaire fédérale qui, jusqu'à tout dernièrement, n'a jamais donné signe de vie dans cette œuvre de progrès.

Depuis plusieurs années le gouvernement vaudois a fait d'importants sacrifices pour l'amélioration de la race chevaline, plus récemment le gouvernement fédéral a commencé à sortir de sa torpeur et il s'est mis à l'œuvre.

Des étalons et des juments de races étrangères ont été achetés et revendus à perte aux éleveurs, des pâturages ont été affectés à l'élève des poulinains, des concours ont été établis pour primer les produits les mieux réussis. Tout cela est un pas dans la voie des améliorations, mais nous voudrions voir ces efforts appliqués avec plus de suite et surtout avec plus d'intelligence. Il ne suffit pas pour relever la race chevaline d'un pays d'introduire des étalons et des juments de race noble, il faut que des commissions hippiques nommées d'office surveillent et contrôlent l'emploi des reproducteurs, il faut qu'un règlement observé et non une lettre morte proscrive l'emploi de juments mal conformées comme poulinières.

S'est-on jusqu'à présent rendu compte d'une manière sérieuse des résultats obtenus? S'est-on jamais inquiété à la suite d'un examen approfondi des produits des croisements, si l'on marchait vers une amélioration réelle ou vers un abattement de la race indigène? S'est-on demandé si les étalons achetés à grands frais étaient propres à corriger les principaux défauts de conformation de notre race? S'est-

on assez préoccupé de l'éducation des élèves? Ces élèves ont-ils été enregistrés, sait-on s'ils ont été vendus à l'étranger ou s'ils ont été gardés pour le bien du pays? Nous pouvons répondre sans hésitation à toutes ces questions: *Non*, rien de tout cela n'a été fait, ou du moins tout a été fait et suivi d'une manière incomplète.

Certes nous ne voulons pas d'une immixtion indiscrète de l'Etat dans les affaires du particulier, nous ne voulons pas que, comme en Prusse, par exemple, l'Etat connaisse et ait enregistré les chevaux de chaque propriétaire, leur ait affecté une destination spéciale en vue de la première mobilisation de l'armée et qu'il puisse s'en rendre propriétaire au moyen d'une simple réquisition. Mais nous estimons que lorsqu'un Etat, que ce soit le canton de Vaud ou la Confédération peu importe, a fait des dépenses considérables pour l'amélioration de la race chevaline, nous estimons que l'Etat a le droit et le devoir de surveiller de près la marche des progrès, au risque de voir tous ses sacrifices se résoudre en pure perte. Allons plus loin. Les primes accordées aux éleveurs sont un encouragement sans doute, mais elles ne suffisent pas pour que le paysan ait intérêt à élever un bon cheval, c'est-à-dire à le garder pendant trois ans au moins sans exiger de travail de lui et en lui donnant une bonne nourriture. Il faut qu'à cet âge il puisse retirer de sa bête un prix proportionné aux sacrifices qu'il s'est imposés, sans quoi il abandonnera le cheval pour la race bovine ou bien il élèvera des chevaux communs, beaucoup plus précoce et moins exigeants que les chevaux de race.

Notre pays ne possède pas d'administration de haras, il ne fait pas d'acquisitions de chevaux pour la remonte de l'armée. Ces deux éléments qui ont contribué si puissamment au développement de l'élève des chevaux, en Allemagne et en France, nous sont complètement défaut. La régie des chevaux à Thoune est le seul établissement en Suisse qui pourrait, s'il le voulait bien, donner un peu d'élan à l'élève des chevaux même avec les faibles ressources dont il dispose. Or, jusqu'à présent nous n'avons pas vu que cette institution ait été d'aucune utilité à cet égard ni qu'elle ait en rien coopéré à un but qui devrait préoccuper l'autorité fédérale de la manière la plus sérieuse. En outre, la manière dont procède la Confédération dans les acquisitions de chevaux, lors d'une mise sur pied inattendue, contribue bien plus à décourager les éleveurs et les propriétaires qu'à les pousser dans la voie du progrès. Voyez plutôt: en 1866, lors de la guerre entre la Prusse et l'Autriche, des achats importants de chevaux se faisaient en Suisse pour le compte du gouvernement français. D'un jour à l'autre l'autorité fédérale interdit la sortie des chevaux, à l'exception toutefois des achats faits antérieurement à la défense de sortie, mettant ainsi les propriétaires et les acheteurs dans l'alternative ou de subir une perte ou de commettre une fraude manifeste. La Confédération dut à cette époque, par mesure de prudence, acheter des chevaux de selle et de trait. Il y avait à ce moment-là beaucoup de chevaux disponibles en Suisse par le fait même de l'interdiction qui venait d'être prononcée; nombre de marchands et de propriétaires auraient été heureux de profiter de cette occasion de vente en échange de celle qui venait de leur échapper. Le Conseil fédéral jugea-t-il à propos de dédommager

en quelque sorte le pays de la perte qu'il venait d'éprouver par la défense de sortie ? Nullement. Un officier de la régie muni d'une soixantaine de mille francs, dit-on, fut envoyé seul et sans contrôle aucun faire un achat important de chevaux en Allemagne, pays où, à cette époque, ces animaux étaient des plus rares et hors de prix ! On ne saurait, n'est-il pas vrai, encourager d'une manière plus efficace l'élève des chevaux dans le pays !

Passons aux acquisitions que la régie doit faire presque chaque année pour compléter son effectif et pour ses remontes. En général lorsqu'un Etat fait un achat de chevaux pour le compte du gouvernement, il doit l'annoncer publiquement, provoquer un concours afin que chacun soit à même de profiter de l'occasion qui lui est offerte de faire une vente lucrative. En Allemagne et en France les remontes pour les haras et l'armée se font à tour de rôle dans les différentes provinces du pays ; les commissions d'achats se font précéder d'avis adressés aux éleveurs, elles s'entourent de tous les renseignements possibles et s'adjoignent des commissions locales composées de personnes connaissant bien les ressources de la contrée. Avons-nous jamais rien vu de pareil dans les acquisitions que fait la régie ? Les achats se font d'ordinaire à l'étranger, à huis clos, sans contrôle, et sans que la Suisse en retire ni profit ni encouragement.

Si nous insistons sur ce point c'est que nous sommes convaincus que les mesures administratives ont une influence immense en bien ou en mal dans le cas qui nous occupe. Si la régie qui, comme nous l'avons dit plus haut, est pour le moment le seul établissement qui puisse acheter à un prix avantageux pour l'éleveur, si la régie, disons-nous, faisait des achats d'une manière régulière, si elle les augmentait de manière à pouvoir, le cas échéant, fournir des chevaux de selle pour sous-officiers aux Cantons qui ont de la peine à s'en procurer, elle contribuerait pour beaucoup à encourager l'élève des chevaux en Suisse. Quelles que soient du reste les mesures à prendre pour l'amélioration de la race chevaline (et nous ne pouvons entrer ici dans de plus amples détails sur ce sujet,) il faudrait encore de longues années pour obtenir un résultat appréciable.

Alors même que les gouvernements cantonaux et surtout l'administration militaire fédérale, à laquelle incombe la majeure partie de la responsabilité de cette lacune dans notre armée, s'occuperaient immédiatement et avec intelligence de cette branche si importante, de vrais progrès ne pourraient être obtenus qu'après de longs efforts et de nombreux tâtonnements. Que ferons-nous en attendant pour avoir des batteries mieux attelées et mieux montées en chevaux de selle ? Il n'y a à notre avis qu'une seule marche à suivre : que les commissions d'experts soient beaucoup plus sévères pour l'admission des chevaux aux entrées de service. Elles ont le droit de l'être puisque généralement les fournisseurs sont prévenus d'avance et qu'ils sont largement payés pour la location des chevaux. Que les cahiers des charges mentionnent la clause expresse de la fourniture de vrais chevaux de selle pour artilleurs montés et que dans le cas d'une fourniture défectueuse il y soit pourvu par l'Etat aux frais des fournisseurs. Ou bien encore que la régie fédérale se mette en mesure de pouvoir fournir l'effectif en chevaux de selle de cinq ou six batteries à la fois.

IV.

Le troisième point sur lequel nous désirons attirer votre attention, messieurs, est le harnachement des chevaux de trait, l'équipement et le paquetage des chevaux de selle.

Quelles sont les principales conditions d'un bon harnachement? C'est en premier lieu la solidité, puis la légèreté, la commodité (permettez-moi cette locution qui m'épargnera une périphrase), enfin une certaine élégance qui développe et entretient chez le soldat le goût du service et de la propreté. Ces différentes conditions sont-elles réunies dans notre harnachement d'artillerie? Nous ne le pensons pas, nous estimons qu'il y a là, comme ailleurs, de nombreuses réformes à introduire. Certes la solidité ne fait pas défaut dans nos harnais et il semble que les inventeurs et les innovateurs qui chaque année nous apportent leurs contingents de modifications et de nouvelles ordonnances n'aient eu en vue que cette seule qualité. Nous ne pouvons en dire autant de la légèreté qui constitue cependant une des conditions indispensables de la mobilité de l'artillerie. Le harnais suisse est lourd et massif au dernier degré; il est surchargé de matériaux inutiles. La solidité peut être unie à la légèreté par l'emploi de matériaux de première qualité et par une confection soignée. Certaines parties du harnais souffrent beaucoup et demandent à être volumineuses pour être solides; ce sont par exemple: les plate-longes, les traits, le derrière de l'avaloire; nous ne pensons pas que l'on puisse diminuer notablement le poids de ces parties. Mais pourquoi par exemple cet amas de cuir et de bouclettes aux branches d'avaloire qui n'ont aucun effort sérieux à supporter, pourquoi ce luxe de chaînes et de ferrailles aux extrémités des traits? La selle et la sellette pourraient être considérablement allégées sans aucun inconvenient pour le cavalier. Que l'on ne s'y trompe pas: on demande un service énorme du cheval d'artillerie; plus lourdement chargé que le cheval de cavalerie il doit encore traîner un poids considérable et le faire mouvoir avec rapidité.

On peut admettre que toute diminution de la charge équivaut à une diminution au moins décuple opérée dans la traction; un cheval, surtout s'il n'est pas habitué à la selle, traînera plus facilement 1500 livres qu'il n'en portera 150. Ainsi donc pour obtenir plus de rapidité dans les attelages on devrait se préoccuper bien plus de la diminution de poids des objets que porte le cheval que de ceux qu'il doit traîner. Cet allégement si nécessaire du harnais n'a pas été opéré lorsqu'on a réduit considérablement le poids des voitures de guerre; la seule particularité bien entendue que nous possédions en Suisse sous ce rapport, est le fait que le sous-verge est chargé du portemanteau et des effets de pansage, ce qui diminue d'autant la charge du porteur. Le poids du harnais suisse avec selle, bride et licol mais sans paquetage, est de 54 livres environ.

En allégeant l'avaloire, la selle et la sellette, en supprimant les fourreaux on pourrait opérer une réduction de 12 livres et arriver à un poids de 42 livres sans diminuer en rien la solidité des parties essentielles du harnais. Le harnais français à bricole pèse, selle, bride

et licol compris, seulement 43 livres; il est bien conditionné et d'une solidité très suffisante. Le poids de la selle de sous-officier pourrait être notablement réduit au moyen d'une diminution des parties inutilement lourdes et massives.

Un harnachement simple, facile à démonter et à ajuster, un paquetage pratique demandant peu de soin et de temps sont indispensables pour une armée de milices. Il faut nécessairement que chez nous la perfection et la simplicité d'agencement de nos harnais et de nos équipements subviennent à l'impéritie et au manque d'instruction du cavalier.

Nous avons fait une excellente acquisition dans le collier danois qui ne blesse presque jamais les chevaux et qui s'adapte facilement à toutes les encolures. En revanche les fourreaux des traits sont totalement inutiles; ils compliquent et entravent les changements de plate-longes et de colliers; ils devraient être supprimés et remplacés par de simples courroies porte-trait se fixant à la selle.

Cette suppression nécessiterait la transformation des traits de cordes en traits de cuir à plusieurs doubles qui ne blesseront pas les flancs du cheval.

Les poches de la sellette de charge sont à peu près inutiles à cause de leur faible dimension et de leur forme défectueuse; impossible d'y introduire les effets de pansage et deux rations d'avoine.

Le remplacement de la bride et du licol maintenant en usage par la bride danoise formant licol introduirait une diminution de poids et une simplification dans le harnachement. Il arrive souvent dans les bivouacs et dans les écuries civiles surtout, lors des premiers jours du service, que les harnais sont échangés, il se produit par cette confusion des blessures de collier et de garrot.

Pour obvier à cet inconvénient il faudrait adapter à chaque partie du harnachement, selle, bride, harnais, une petite plaque en laiton portant un numéro correspondant sur le contrôle avec le nom du cavalier. Cette mesure parerait à l'inconvénient que nous venons de signaler; elle développerait la responsabilité du soldat et contribuerait au bon entretien du harnachement.

Passons à l'équipement actuel des chevaux de selle. Quoiqu'il ait une notable supériorité sur l'ancien bock de triste mémoire, il est encore beaucoup trop lourd; en outre le paquetage est compliqué et demande beaucoup de temps et de soin pour être fait convenablement. Aussi se fait-il généralement d'une manière déplorable et nombre de chevaux sont-ils blessés dès les premiers jours d'une mise sur pied. Nous l'avons déjà dit, l'instruction des recrues dure six semaines; on ne peut avoir la prétention de former de bons cavaliers dans un temps si restreint. Dans les armées permanentes la recrue est exercée tous les jours, pendant plusieurs mois, au paquetage du porte-manteau. Nous ne pouvons suivre cet exemple et pour arriver à ce que nos sous-officiers puissent seller et paqueter convenablement leurs chevaux, il nous faut un système simple, commode, qui n'occasionne pas de blessures lors même qu'il ne serait pas fait avec tout le soin désirable.

Nous croyons que l'on arriverait à une notable simplification en

remplaçant le porte-manteau actuel par de grandes sacoches placées en arrière sur la selle et reposant sur le siège et les reins du cheval.

Ce système est employé avec succès dans les régiments de chasseurs d'Afrique qui sont presque toujours en campagne.

Quant à la propreté et à une certaine élégance désirables dans le harnachement et l'équipement, nous ne voulons pas trop nous arrêter sur ce point, quoique, en réalité, il contribue beaucoup plus que l'on ne l'imagine à développer le goût du service et à faciliter le recrutement du soldat. L'allégement du harnais et de la sellerie contribuera certainement à l'embellissement désiré ; mais il est d'autres points qui demandent, à notre avis, une réforme immédiate.

Ainsi, dans les arsenaux, les harnais et la sellerie au lieu d'être légèrement huilés pour leur conservation, sont imprégnés à outrance d'un véritable cambouis. Comment exiger la propreté de soldats qui doivent continuellement manier des harnais pleins de graisse ou enfourcher des selles dont le seul contact abîme l'uniforme ? Quelle nécessité y a-t-il à graisser ainsi des selles, des étrivières, des brides qui devraient être confectionnées en cuir jaune et non en cuir noir et malpropre ?

Le cadre de ce travail ne nous permet pas d'entrer dans plus de détails sur les réformes à opérer dans les harnachements des chevaux d'artillerie.

Qu'il nous suffise de dire que là comme ailleurs il y a beaucoup à changer.

Nous émettons le vœu que l'on nous donne une fois pour toutes des harnais et des équipements de chevaux de selle, solides, légers, élégants et surtout pratiques.

Que l'on en finisse avec ces changements partiels et perpétuels présentés par le premier venu et qui passent à l'état d'ordonnance sans examen préalable ! En matière de harnachement comme dans le domaine des règlements et des uniformes les innovations continues et futilles qui surgissent chaque année ennuient le soldat, compliquent l'instruction et augmentent en pure perte notre budget militaire.

Qu'une commission d'hommes spéciaux et compétents dans la question, soit chargée d'examiner à fond notre harnachement et qu'elle propose les changements dont elle aura reconnu la nécessité après s'être livrée à un travail sérieux et à de nombreux essais pratiques.

V.

En relisant ces pages la fable du singe montrant la lanterne magique et le proverbe : *les loups ne se mangent pas entre eux*, se sont spontanément présentés à notre mémoire.

En parlant des réformes à introduire dans le corps du train nous avons omis le point capital, la cheville ouvrière du système, nous n'avons pas parlé des officiers. Est-ce à dire qu'il n'y aurait aucun progrès à réaliser de ce côté-là ? Nous ne le pensons pas. Nous présentons nos très humbles excuses à nos collègues et auditeurs, mais nous sommes persuadés que l'infériorité de notre train provient en partie du peu de sollicitude dont les officiers ont fait preuve à son égard jusqu'à présent. La configuration et les conditions de notre pays, le

genre de vie et d'occupations de la plupart de nos officiers d'artillerie sont peu favorables au développement du sport et du goût des chevaux.

Ce fait constitue une lacune regrettable à laquelle chacun ferait bien de réfléchir avant d'entrer dans ce corps. Tel qui deviendra un excellent officier d'artillerie n'aura aucune aptitude pour le service du train et vice-versa.

Néanmoins, quelque inférieure que soit notre instruction militaire d'artillerie comparée avec celle que reçoivent les officiers de cette arme dans les autres pays, la branche du train est certainement celle sur laquelle on insiste le plus dans l'éducation de l'officier d'artillerie suisse.

Remplissant les fonctions d'un simple soldat, l'aspirant doit faire violence à ses habitudes de confort et s'initier à tous les détails du service du train et de la conduite des voitures, et, quoique dans les écoles de recrues Messieurs les aspirants ne se montrent généralement ni les meilleurs conducteurs, ni les plus habiles cavaliers de la brigade, ils reçoivent là une instruction pratique dont ils profiteront pendant toute leur carrière militaire.

Le cours spécial du train pour les officiers d'artillerie et de cavalerie auquel nous voudrions voir participer les sous-officiers de l'arme est une excellente école pour développer le goût de ce service chez ceux qui le possèdent déjà et pour former ceux chez lesquels il n'existe pas encore. En outre parmi les quatre lieutenants d'une batterie attelée le capitaine trouvera facilement un officier que sa vocation et ses aptitudes désignent pour le service du train et qui, s'il est secondé par un bon personnel et des sous-officiers capables, arrivera à un résultat satisfaisant. Nous ne pensons donc pas que pour ce qui concerne les officiers, la spécialité du train soit en souffrance comparativement aux autres parties du service.

Concluons, Messieurs, il en est temps. Nous vous avons fait constater l'infériorité du corps du train comparée avec l'artillerie proprement dite.

Les principales lacunes proviennent du personnel en soldats et surtout en sous-officiers, des chevaux, des harnachements et des équipements.

Retenant en détail chacune des parties faibles signalées, nous vous avons proposé les améliorations et réformes suivantes : Recrutement d'hommes d'élite au moyen d'une forte solde et de certaines facilités pour l'acquisition et le remplacement de l'habillement, d'une diminution de temps de service dans la réserve et surtout du relèvement moral de ce corps.

Instruction spéciale pour les sous-officiers pendant l'hiver et pendant un temps restreint, ayant pour résultat de former des sous-officiers capables et de diminuer la durée des écoles nécessaires pour l'obtention d'un grade.

Amélioration indispensable de la race chevaline en Suisse soumise à la direction et au contrôle du gouvernement ; achats des produits améliorés par la régie fédérale qui, autant que possible, fera ses

emplettes de remontes dans le pays même, à tour de rôle dans les différentes parties de la Suisse.

Enfin, en attendant qu'une amélioration sensible se soit produite dans la race indigène, beaucoup plus de sévérité dans l'admission des chevaux d'artillerie et éventuellement fourniture des chevaux de selle pour la troupe par la régie fédérale.

Nécessité absolue d'une réforme et d'un remaniement complet du harnachement et de l'équipement des chevaux de selle devant amener un allégement considérable, un agencement et un paquetage plus pratiques et plus faciles. Modifications à apporter dans une foule de petits détails trop longs à énumérer contribuant au perfectionnement, à l'élégance et à la propreté du système.

Nous le sentons, Messieurs, nous n'avons fait qu'effleurer cette question si complexe et si importante. En y réfléchissant et en ouvrant les yeux, chacun de nous sera convaincu de la négligence apportée au service de traction alors que tous les efforts étaient tendus vers le perfectionnement de l'artillerie proprement dite.

Loin de nous tout esprit de dénigrement ! Sincèrement attaché à notre artillerie, nous applaudissons à tous les progrès qu'elle a réalisés depuis quelques années, mais nous ne voulons pas qu'une partie de l'édifice absorbe tous les soins et toute la sollicitude de l'ouvrier, tandis que d'autres parties également importantes sont négligées et laissées dans l'oubli !

A ceux qui prétendent que, dans notre artillerie, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, nous répondons franchement : « Gardez vos illusions ! mais il est évident que vous n'avez rien vu et que vous n'avez aucune idée de ce que doit être le train d'artillerie. » A ceux qui objectent la difficulté des réformes à opérer, nous ferons observer que si nous avons maintenant des canons tirant juste, légers, faciles à manœuvrer, des canonniers connaissant leur service, il ne doit pas y avoir impossibilité de créer un corps du train qui soit à la hauteur de cette artillerie ; car, à rester dans l'état actuel, autant vaudrait posséder une machine perfectionnée pouvant rendre de grands services mais montée sur de mauvaises roues en bois et incapable d'avancer.

Quoiqu'il en soit, Messieurs, et quelle que soit votre opinion sur les réformes que nous proposons, les pages que nous avons eu l'honneur de vous soumettre n'ont d'autre but que d'attirer votre attention et celle de l'autorité militaire sur des faits d'une évidence incontestable et qui font tache dans notre artillerie.

Puissions-nous avoir réussi et provoquer sur cette question vitale de notre armée toute la sollicitude dont elle est digne ! (¹)

C. MALLET,
capitaine d'artillerie.

(¹) Depuis que ces pages ont été lues à la réunion des officiers d'artillerie le 8 décembre 1871, à Lausanne, nous avons pu constater sur un nouveau modèle de harnais que plusieurs des améliorations que nous proposions ont été introduites. L'avaloire, la fourche et les courroies de croupe ont été modifiées dans leur forme et considérablement allégées ; les traits ont été rendus plus souples et plus légers par l'enlèvement des chaînons. Enfin l'ancien paquetage des chevaux de trait a été