

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 40 (1895)
Heft: 2

Artikel: L'artillerie de montagne en 1894 [suite]
Autor: Loës, H. de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-337224>

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: 18.08.2025

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

L'artillerie de montagne en 1894.

(Suite.)

Le 10 août, les batteries avaient à franchir l'Otterngrat.

Secouant la froideur de la nuit, au point du jour on leva le bivouac, on chargea le matériel et à 6 h. 20 le régiment se mettait en marche, défilant le long du chalet de Filderich, la seconde batterie (premier lieutenant Fama) en tête.

La colonne comptait 110 chevaux et mulets se suivant à une distance de près de deux mètres, d'où une longueur de colonne d'environ 300 mètres, c'est-à-dire 250 mètres par batterie. Cette longueur de colonne sera assez probablement celle qu'atteindront les futures batteries de montagne à 4 pièces, car, le 10 août, les batteries disposaient chacune d'une réserve se rapprochant sensiblement comme effectif de celui dont on dotera les formations à venir. Jusqu'à présent on comptait, pour la batterie normale de 6 pièces chargées, environ 340 mètres. Les colonnes s'allongeant énormément en montagne, on conçoit qu'il y ait avantage à ce que cette longueur soit diminuée et à ce que les batteries ne comportent plus que 4 pièces, de manière à leur permettre de rester dans la main de leur chef.

Tandis que le premier mulet de la batterie Fama passait près d'un gros sapin, non loin du chalet de Filderich, exactement à 6 h. 22 m. 30 s., le dernier cheval de la réserve de la batterie de Salis, atteignait cet arbre à 6 h. 30. Il en résultait pour la colonne un temps d'écoulement de 7 m. 30 s., c'est-à-dire une vitesse de marche de quinze minutes au kilomètre.

En temps ordinaire et sur terrain plat, le kilomètre se fait très facilement en douze minutes. Ici, le chemin commençait à monter quelque peu et les premiers à-coups, provenant des mulets de tête qui ralentissaient successivement leur allure, se faisaient sentir jusqu'à la queue de la colonne. Il n'y avait donc rien d'anormal à cette faible vitesse de marche.

Le sentier suivi par les batteries est celui qui, sur la carte au $\frac{1}{50000}$, va remontant la vallée à peu près parallèlement au torrent. Quelque huit cent mètres plus loin que le chalet de Filderich, il entre dans une forêt de sapins, puis s'infléchit vers l'Est et, toujours sous bois, gravit en nombreux lacets une pente assez raide prenant fin à une sorte de plat où commence le pâturage de Muttelberg. Ce plat, assez bien indiqué sur la carte, est compris entre les courbes de niveau 1680 et 1710. Ce bout de chemin ne présente rien d'extraordinaire jusqu'au point où commencent les lacets. Prenant la pente en biais, il la gravit avec une inclinaison moyenne de 20 o/o. Il a une largeur de près d'un mètre. Mais avec les pre-

miers zigzags, il change d'aspect. Par endroits fort glissant, on y a affaire tantôt à de la glaise détrempeée, tantôt à de grosses pierres plates ou même à du rocher affleurant la surface du sol. Des troncs d'arbres ancrés au travers du sentier y retiennent les terres. En certains points sa pente atteint certainement le 35 0/0.

Mais les batteries s'y avancent gaiement, augmentant dans la colonne les distances au fur et à mesure que les difficultés deviennent plus grandes.

Le temps est du reste assez beau. Malgré les quelques inquiétudes de la veille, tout semblait dire que la journée allait être belle. Les nuages s'écartaient et, au ciel, un grand coin bleu s'était ouvert. Le soleil triomphait.

Tandis que les batteries quittaient Filderich, un petit détachement, fort de deux ou trois hommes et mulets, avait de suite, sous la conduite d'un sous-instructeur, obliqué vers la droite et franchi l'eau pour aller placer des cibles sur une grande pente pierreuse faisant, de l'autre côté de la vallée, face à l'alpe de Muttelberg. En effet, le régiment devait, sitôt parvenu à une certaine hauteur, faire choix d'une position face à l'Ouest et de là procéder à un exercice de tir, durant lequel chaque batterie tirerait 20 obus à la charge de 400 gr. de poudre noire.

Une reconnaissance faite par le commandant de régiment désigna cette position au débouché du bois, précisément sur le plat, à une altitude voisine de 1700 m.

Le premier mulet de la batterie Fama arriva sur la position à 7 h. 8 m. D'autres mulets le suivaient d'assez près. On déchargea le matériel qui était là, on mit en batterie et à 7 h. 26 le feu fut ouvert, avec deux pièces seulement, puis ensuite avec trois pièces. Le dernier coup partit à 7 h. 45 sans que la quatrième pièce de la batterie ait pu prendre part au tir.

Ce furent les deuxième et quatrième pièces qui ouvrirent le feu. Le mulet de bouche à feu de la première pièce était tombé quelque part dans le bois. Il avait fallu le décharger, le relever, puis le recharger de sorte qu'il n'atteignit la position qu'à 7 h. 35. Quant à la troisième pièce, son mulet d'affût ne pouvant plus avancer, on avait dû le débarrasser de sa charge et attendre le passage de la réserve pour y prendre un autre mulet. Cet affût ne déboucha du bois qu'à 7 h. 43, au moment où le tir de la batterie allait prendre fin.

Pendant que la batterie de manœuvre Fama arrivait et se mettait successivement en batterie, sa réserve s'écoulait derrière elle et allait se placer quelques cents mètres plus en arrière.

La batterie de Salis arrivait à son tour.

Son premier cheval de roues était sur la position à 7 h. 42. A 7 h. 53 elle ouvrit le feu et tira jusqu'à 8 h. 04. Comme la batterie Fama, elle ne pût mettre au commencement que deux pièces en batterie. La troisième n'arriva qu'à 7 h. 52 et sa quatrième pièce, à la fin du tir seulement.

Mais sa réserve était lente à venir. Elle éprouve mille difficultés à gravir les derniers lacets. Deux de ses chevaux perdent pied et roulent dans le bois : on croit même l'un d'eux perdu. A grand'peine on arrive à hisser ces deux pauvres bêtes sur le chemin, on les traîne encore plutôt qu'on ne les conduit sur la position de tir et là, sur un ordre du vétérinaire qui voit qu'elles ne pourront faire la course, on leur fait rebrousser chemin avec ordre à leurs conducteurs de rentrer directement à Thoune.

Il était plus de neuf heures quand toute la réserve de la batterie de Salis se trouva réunie sur le plat, au sortir du bois. Les premiers mulets de la batterie Fama y étaient arrivés peu après 7 heures. Cela représentait un temps d'écoulement de près de deux heures pour cette petite colonne de cent et quelques chevaux. C'est évidemment tout à fait anormal et la cause doit en être cherchée, moins dans la difficulté du chemin que chez les chevaux que l'on avait dû emmener avec soi et qui, pour la plupart, n'avait aucune habitude de la montagne.

Il est donc difficile de tirer des conclusions de la marche de la batterie de Salis, car, outre qu'elle avait de mauvais chevaux, suivant de près la batterie Fama, elle en subissait tous les à-coups ; elle dût plusieurs fois ralentir son allure. Par contre, on voit que le premier mulet de la batterie Fama franchit en cinquante minutes l'espace qui séparait le chalet de Filderich de la position de tir et que toute la batterie de manœuvre le fit en 1 h. 25, y compris les retards dus aux mulets tombés.

La différence d'altitude entre Filderich (1370 m.) et la position de tir (1700 m.) est de 350 m. On compte que les mulets peuvent, à condition que la pente ne dépasse pas le 20 %, s'élever en une heure de 350 à 380 mètres. La marche du premier mulet — dont la tâche était, à vrai dire, aisée — semble nous donner une vitesse de marche supérieure. La pente moyenne de ce bout de chemin était très probablement de 28 % et, du train dont il y allait, ce mulet grimpait environ 400 m. à l'heure. Mais il s'agit ici d'un mulet isolé et reposé. Pour toute la batterie de manœuvre, y compris toujours les retards dus aux mulets tombés, nous trouvons 240 m. à l'heure. Toutefois, nous savons que la quatrième pièce avait pu ouvrir le feu presque en même temps que la seconde, c'est-à-dire à 7 h. 26. La batterie de manœuvre, sauf les mulets de bouche à feu de la première pièce et d'affût de la troisième, se trouvait donc réunie à cette heure-là sur la position. Elle avait pris 56 minutes pour gravir 330 mètres, ce qui justifie pleinement la donnée ci-dessus.

En ce qui concerne le tir exécuté par les batteries, chacune d'elles avaient 20 obus à tirer. Le but, situé à la même altitude que la position prise, était difficilement visible. Il se trouvait à une distance d'environ 1000 mètres et consistait en une ligne de tirailleurs se confondant presque avec les détritiques d'éboulis sur lesquels il était planté. Le réglage du tir fut mal aisé ; les projectiles se brisaient pour la plupart sur les cailloux

avant que d'éclater. A l'aide de jumelles on pût cependant bientôt distinguer leurs points d'impact et la batterie de Salis, déjà lors de l'ouverture de son feu, donnait à ses pièces la bonne hausse (50 ‰).

Malgré cela les résultats du tir furent presque nuls : on ne relève que peu ou point de touchés, ce qui prouve une fois de plus que l'obus à anneaux est sans efficacité en montagne et que c'est au shrapnel seul que l'on peut demander quelque effet. La trajectoire du canon de 7 cm. 5 a une courbure trop forte et, partant, un angle de chute trop ouvert pour que, même lorsque l'on a affaire à un terrain plat, la direction finale du projectile puisse être favorable à un éclatement par percussion. Le shrapnel, au contraire, pouvant à volonté éclater en l'air, son explosion n'est plus subordonnée à la nature du terrain ou à la plus ou moins forte obliquité du sol par rapport à la ligne de chute et rien n'arrête la gerbe de ses éclats. On sait qu'un obus frappant le sol sous un angle de plus de 300 ‰ ne se relève plus pour projeter ses éclats suivant un cône de dispersion dont l'axe est un peu plus incliné sur l'horizontale que la ligne de chute, mais se brise s'il rencontre des cailloux, ou s'enterre, faisant effet de mine, si le terrain est tendre. Théoriquement, c'est sur un terrain plat et aux grandes distances seules que l'angle d'incidence du projectile se rapproche de la valeur ci-dessus, mais aux petites et moyennes distances il l'atteint et la dépasse en pratique fréquemment. En effet, en montagne l'ennemi se trouvera fort souvent sur une pente qui vous fait face. Cet angle d'incidence devient alors l'angle de chute augmenté de celui donné par l'inclinaison du terrain. Le 10 août, par exemple, on tirait à une distance de 1000 m. Pour cette distance les tables de tir donnent un angle de chute de 79 ‰ ; la pente sur laquelle se trouvaient les buts avait une inclinaison de 540 ‰. Il en résultait pour cet angle d'incidence une ouverture d'environ 22°, équivalant à un angle de chute de 400 ‰. On conçoit que dans ces conditions un tir à obus ne puisse donner que de mauvais résultats.

Revenons-en aux batteries.

A 8 h. 15, la batterie Fama, suivie de sa réserve, se remet en mouvement. Son premier mulet atteint le chalet supérieur de Muttelberg (altitude 1770 m.) à 8 h. 26 ; le dernier mulet y passe à 8 h. 32 m. 30 s. On est en plein pâturage. Le sentier se devine plutôt qu'il n'est marqué et la longueur de la colonne devient, pour la batterie, presque double de ce qu'elle était au départ de Filderich. Nous avons ici une durée d'écoulement 6 m. 30 s., tandis qu'à Filderich nous avons pour tout le régiment 7 m. 30 s.

La batterie de Salis restait en arrière. Au moment où la batterie Fama quittait la position de tir, elle venait à peine de terminer le feu. Le commandant du régiment, dans l'intention de l'attendre, fit arrêter à 8 h. 48

la batterie de tête, quelque peu au-dessous d'Oberberg. Mais ne voyant rien venir, à 8 h. 55 il donnait l'ordre de se remettre en marche.

De 9 h. à 9 h. 6., la batterie Fama défila devant le chalet d'Oberberg, puis s'engagea dans le seul sentier indiqué par la carte au $1/50000$ comme aboutissant à l'Otterngrat.

Elle s'était élevée avec sa réserve de 240 m. en trois quarts d'heure, ce qui donne une vitesse de 320 m. à l'heure.

La pente moyenne du chemin serait, d'après la carte, de 17%. Cependant le sentier est loin de monter continuellement; il va même à plat l'affaire de quelque 500 mètres. Cela étant, nous sommes obligés, pour obtenir la véritable vitesse de marche, de tenir compte de l'espace parcouru horizontalement, c'est-à-dire de diminuer du temps pris pour s'élever des 240 m. ci-dessus, celui nécessaire pour franchir à plat 500 m., c'est-à-dire 6 minutes. Durant ce dernier trajet la batterie se serait donc élevée avec une vitesse de 360 m. à l'heure, arrêts compris.

Lorsqu'il s'agit de marches en montagne on néglige volontiers les distances horizontales : on n'envisage d'ordinaire que les différences de niveau. Ce qui précède montre qu'on ne saurait trop les faire intervenir dans un calcul ayant quelque prétention d'exactitude.

Une parenthèse.

On a déjà eu l'occasion de remarquer que la carte au $1/50000$ n'était pas complète en ce qui concerne la couverture du terrain aux environs de Filderich et qu'on a négligé d'y mentionner d'assez grandes parcelles de bois. Un reproche plus grave peut lui être adressé à propos du pâturage d'Oberberg, où le figuré du terrain est loin d'être une reproduction fidèle de la réalité. A l'Ouest du chalet se trouve, en effet, un éperon très prononcé, une hauteur qui n'est autre que le prolongement de cette arête que l'on voit se diriger du Wannenspitz vers le Nord et que le sentier contourne pour arriver au chalet. D'après la carte, Oberberg a l'air de se trouver sur une pente plus ou moins douce d'où l'on peut avoir des vues sur une bonne partie de l'alpe de Muttelberg. Il n'en est rien, le chalet est dominé à l'Ouest par une élévation dont la hauteur dépasse certainement la valeur de l'équidistance des courbes.

Enfin, au Nord-Est d'Oberberg, probablement sur le parcours de la courbe 2100, non loin de l'endroit où le sentier fait cette demi-boucle indiquée par la carte, se trouve une muraille rocheuse limitée à la partie inférieure par de longs éboulis et du sommet de laquelle le regard embrasse tout le vallon. Le sentier la gravit par des marches plus ou moins naturelles sur lesquelles un piéton seul peut s'aventurer. La carte ne fait pas mention de cette paroi de rochers : c'est pourtant un accident de terrain digne de remarque, car il modifie sensiblement la praticabilité de pentes que l'on pourrait croire simplement gazonneuses.

La batterie Fama s'était engagée dans le sentier donné par la

carte. Elle n'y avait pas fait deux cents mètres que, de plus haut, avis était envoyé au commandement du régiment d'avoir à chercher un autre chemin, les escaliers ou gradins que l'on sait s'opposant au passage des mulets. La batterie, après un moment d'hésitation, prit une direction plus à gauche, rejoignit un sentier longeant la partie inférieure des éboulis dont il est question plus haut et, prenant en écharpe la côte, atteignit le point déterminé sur la carte par une petite courbe fermée. De là, faisant un crochet vers le Sud, elle parvint à une place plate quelque peu à l'Est du chalet coté 2175. Il était 11 heures. La batterie forma le parc, les mulets furent déchargés et la troupe se mit au repos pour faire sa halte de midi et reprendre le souffle avant que de tenter les difficultés du passage de l'Otterngrat.

La batterie de Salis, restée en arrière, passait à Muttelberg quelque peu avant 9 heures. Son intention première avait été d'attendre, pour continuer sa marche, que toute sa réserve fût réunie sur la position de tir. Malheureusement cette réserve, encore plus ou moins éparpillée dans le bois et relevant les chevaux tombés, n'arrivait pas. Les quatre pièces partirent sans elle et à 9 1/2 heures atteignirent le chalet d'Oberberg.

Une halte faite à 9 h. 45, précisément à un moment où l'on apercevait la réserve à hauteur de Muttelberg, permit pourtant à la batterie de Salis de se réunir tout entière dans la main de son chef et de rejoindre à 11 h. 25 la batterie Fama.

Si l'on jette un coup d'œil en arrière, on n'a pas lieu d'être très édifié de la marche de ces deux petites batteries de montagne durant cette matinée du 10 août.

Cette manière d'avancer par échelons de batteries, ou même de demi-batteries se succédant à une demi-heure d'intervalle, n'avait rien de très classique, car, même en tenant compte des retards survenus par suite de la chute de certains chevaux, les deux batteries auraient pu marcher beaucoup mieux groupées. Ce ne sont pas des accrocs partiels se produisant dans la colonne qui doivent retarder une batterie et la faire attendre que tout soit de nouveau en ordre pour continuer son chemin. Un cheval tombe, roule... eh bien, un sous-officier reste en arrière — si c'est nécessaire avec un cheval de remplacement — pourvoit à ce qu'il y a à faire et les autres chevaux continuent leur route sans autre. Les retardataires rejoindront à la première halte.

D'autre part, il semblerait plutôt indiqué que dans une marche de ce genre, les deux batteries de manœuvre fussent réunies en tête, laissant leurs réserves les suivre sous un même commandement. Comme les réserves de batteries sont généralement chargées de toutes sortes d'impedimenta peu commodes à transporter et qu'elles ne disposent la plupart du temps que du rebut des chevaux et mulets, il leur est difficile de monter avec autant de régularité que les pièces. Il serait donc normal de tou-

jours les laisser en arrière et de ne jamais en intercaler une dans une colonne de régiment. On assurerait de cette manière aux pièces une marche beaucoup plus aisée et plus rapide.

La troupe était donc au repos. On en profita pour procéder à un examen détaillé du passage que l'on avait devant soi et pour y améliorer le chemin qu'une reconnaissance antérieure relatait comme difficile.

L'Otterngrat a l'apparence d'un créneau taillé dans la longue arête rocheuse qui prolonge vers le Sud-Ouest la chaîne des Niesen. Que l'on se représente une maison encastrée entre l'Erbethorn et la Weissenfluh, et l'on se rendra assez bien compte de la nature de ce passage. De chaque côté de la ligne de faite nous avons, correspondant au toit, deux petites terrasses gazonnées, celle de l'Ouest plus large que celle de l'Est, mais plus en pente aussi et limitée à la partie inférieure par des précipices. Des rocailles éboulées provenant de l'Erbethorn prolongent sur le côté le plan incliné Ouest et y donnent accès. La terrasse Est, soutenue par une paroi de rochers d'une trentaine de mètres de hauteur, n'a guère plus de 20 mètres de large. Cette paroi de rochers, qui représenterait le mur de façade Est de la maison, est presque continue. En deux points seulement elle s'interrompt pour livrer passage à des « cheminées » dont l'une, plus large que l'autre débouche sur un long couloir, émissaire des éboulis de l'Erbethorn. En dessous, commencent les pâturages de l'Otternalp. Ils forment à 200 mètres plus bas que le col un grand plat marécageux.

De l'endroit où les batteries s'étaient arrêtées on voyait vaguement les traces d'un sentier prenant en écharpe les pentes rocailleuses de l'Erbethorn et aboutissant sur la terrasse Ouest du col. Ce sentier s'en allait à vrai dire sautant un peu d'une pierre à une autre, mais c'était là probablement le seul qui conduisit à l'Otterngrat. Un détachement de canonniers, envoyé en avant avec des pelles et des pioches, le rendit bientôt praticable en roulant ici et là des cailloux dans les trous, en apportant de grandes dalles que l'on calait sur la pente avec de petits murs de pierre sèche. Plus loin, quelques coups de pioche dans les gazons firent de ce mauvais sentier un chemin convenable. Les batteries pouvaient dès lors aisément atteindre le point culminant du col.

Parvenir jusque là n'était rien. La descente, au contraire, ménageait aux batteries toutes sortes de surprises plus ou moins agréables.

Au sommet du col, le sentier s'en allait vers le Sud, longeant la ligne de faite l'affaire d'une vingtaine de mètres, puis s'infléchissait brusquement vers l'Est pour s'engager dans une première cheminée où il dégringolait en zigzags sur des escaliers formés par le rocher et dont chaque marche pouvait avoir une hauteur variant de 50 à 80 cm. Pas question naturellement de faire passer des batteries par là.

En poursuivant plus loin et dans la même direction on arrivait à une seconde cheminée. Le sentier en atteignait le bord en obliquant un peu

sur la droite où il profitait d'une corniche longue d'une trentaine de pas, d'une sorte de ressaut que faisait le roc avant de former la paroi verticale que l'on sait. Cette cheminée, plus large que l'autre, était en partie comblée par des terres et des cailloux. Le chemin y était assez bien marqué mais très raide. Il la prenait en biais. Avec le vide sur sa droite et côtoyant d'abord un bloc de rocher, il arrivait à une grosse pierre, profondément enchâssée dans la terre et formant une marche de 60 cm. de haut. A partir de cette pierre il changeait de direction, suivait à peu près le fond de la cheminée et, limité sur sa gauche par un autre rocher, arrivait au bord du grand couloir pierreux cité plus haut. Faisant là encore un brusque crochet sur sa droite, il évitait le couloir, se repliait sur lui-même et longeait le pied de la cheminée, pour se perdre ensuite en nombreux zigzags, toujours très raides, au travers des blocs de pierre et des éboulis qui recouvraient le haut des pâturages. Plus bas on le retrouvait se dirigeant vers les chalets d'Ottern.

Ce bout de chemin n'avait, comme on le voit, rien de très attrayant. On pouvait cependant y passer, à la condition d'y faire quelques travaux.

Tout d'abord il fallut, là où le sentier allait encore à plat, entailler le gazon pour obtenir un chemin suffisamment large et éviter toute glissade sur la droite. Plus loin on dut briser la pierre à coups de masses et de pics et rendre les abords de la cheminée praticables, car le roc présentait à cet endroit des saillies faites pour gêner le passage d'un cheval. Travaux analogues dans la cheminée elle-même : en grattant le rocher on trouva la terre nécessaire pour diminuer l'étroitesse du chemin qui, en certains points, est en pente. On agrandit de la sorte le plus possible le premier tournant et, après des essais infructueux pour déplacer ou briser la pierre qui s'y trouvait, on se contenta de la remblayer avec toutes sortes de détritiques pour diminuer un peu la hauteur de la marche qu'elle formait. Le premier tournant constituait à cause de cette malheureuse pierre un véritable obstacle. On y travailla assez longtemps. Il en fut de même du second tournant, de celui où le sentier se rapprochait du couloir. On se rendit très bien compte déjà à ce moment-là, que si un cheval prenait peur à l'un ou l'autre de ces mauvais pas et vous échappait des mains, il était perdu. Plus bas, le chemin s'en allant à travers les gazons et les pierres, il suffit de le déterminer un peu mieux qu'il ne l'était et d'y marquer à coups de pioche les lacets et zigzags.

On en était là de ces travaux quand les premiers mulets de pièces de la batterie Fama arrivèrent sans encombres sur le col. A 12 h. 25, après une halte de une heure et demie, ils s'étaient remis en mouvement, laissant pour le moment la réserve à l'endroit où elle avait formé le parc.

Mais le temps faisait mine de se gêner. Déjà ceux qui, les premiers,

étaient arrivés vers les onze heures sur l'Otterngrat, avaient vu toutes les sommités des alentours se couvrir de nuages. A présent le vent fraîchissait singulièrement, il augmentait de violence et sur le col il y avait combat entre ses rafales : soufflant plus fort de la vallée de Diemtigen que du côté opposé, il refoulait d'épais brouillards remontant l'Engstli-genthal et les contraignait à s'arrêter franc à la ligne de faite, où ils s'amassaient comme pour former un vaste rideau impénétrable aux regards. A l'est, le ciel restait encore presque bleu. Cependant un peu de grésil vint bientôt dire à chacun qu'un facteur, sur lequel on n'avait guère compté le matin, allait, avant qu'il soit longtemps, compromettre la réussite du passage de l'Otterngrat.

Au fur et à mesure que les mulets arrivaient, ils étaient mis en ligne sur la terrasse ouest, un peu comme le terrain le permettait, puis déchargés.

Le passage devait d'abord s'effectuer par sections. Les canonniers s'emparant, pour commencer, du matériel démonté, devaient le descendre à bras, le traîner un peu comme ils pourraient et le transporter jusqu'au dessous de la cheminée, allant et venant aussi souvent que ce serait nécessaire, puis remonter une dernière fois pour aider à conduire et à retenir les mulets.

On procéda de la sorte pour la première section. Mais le transport du matériel ainsi démonté était trop long ; pour la seconde on résolut de voir si, avec des pièces remises sur roues, on ne gagnerait pas un peu de temps.

Quant aux mulets, cela alla comme par enchantement. Deux hommes les conduisaient par la tête, tandis que deux autres les retenaient par leurs courroies de retraite. Et c'était plaisir de voir ces braves bêtes se rendre compte du danger, descendre tout tranquillement de leur pas lent et régulier ce mauvais chemin. Le museau baissé comme pour flairer le terrain, elles regardaient où elles voulaient poser les pieds et, à demi-assises sur leurs jarrets, parvenaient le plus naturellement du monde au bas de la cheminée.

Le conducteur du premier mulet avait reçu l'ordre de continuer à marcher jusqu'à ce qu'il arrivât au replat situé plus bas et qu'on lui montrait du doigt. Malheureusement le chemin ne conduisait pas à ce replat, mais obliquait assez fortement sur la gauche. Le conducteur crut bien faire que de suivre le sentier et exécutant à demi l'ordre qu'il avait reçu, ne s'arrêta qu'assez loin du col, sur une petite terrasse qui est, en ligne droite, à environ 500 m. de l'Otterngrat. La mauvaise chance voulut que ce fut à ce conducteur seul qu'il échut de déterminer la place de ralliement de tout le régiment. Elle était, comme on le voit, beaucoup trop éloignée et nécessita de longs transports à bras qui firent, dans la suite, perdre beaucoup de temps. Ce fut évidemment une faute que de laisser

à un simple soldat le choix d'un emplacement de cette importance et la chose aurait dû incomber à un officier, ou tout au moins à un sous-officier, qui aurait pris la tête de la colonne des mulets et les aurait arrêtés à une distance juste suffisante pour qu'on ne formât pas le parc à un endroit où cela aurait gêné le franchissement du col. Malheureusement à ce moment tous les cadres étaient déjà passablement sur les dents: il fallait être un peu partout et veiller tout à la fois au déchargement du matériel et à son transport, à la conduite des mulets.

La seconde section commençait à passer, mais en même temps la pluie et la neige se mettaient de la partie. Le vent forçait de plus en plus et, sur le col, on n'était rien moins qu'à son aise. Avec cela le sentier se détrempeait, devenait glissant. Les mulets n'avançaient plus avec la même sûreté et les hommes les retenaient mal, occupés qu'ils étaient souvent à se tenir eux-mêmes debout. Mais cela pouvait encore aller.

Quant au matériel, qu'on avait donc remonté, il donna lieu à un ou deux épisodes qui ne manquèrent pas d'avoir leur côté grotesque. Une des pièces, par exemple, était arrivée au bas de la cheminée. Elle descendait presque toute seule et tout ce qu'on pouvait faire, c'était de la retenir avec les bricoles et les enrayeurs, quand, tout d'un coup, glissant dans la boue, les canonniers perdirent pied et se trouvèrent brusquement par terre, les uns sur leur derrière, les autres à plat-ventre. Ils laissèrent la pièce, qui se mit à rouler en faisant de véritables bonds jusque tout au bas de la pente, où elle s'enterra à demi dans le sol du plat marécageux. Quelques instants plus tard, même mauvaise plaisanterie arrivait à un canonnier de la première section qui s'était attardé avec une roue. Il glisse aussi et part le nez en avant en laissant sa roue qui, tout comme un cerceau d'enfant, s'en va, rebondissant et faisant des sauts prodigieux, rejoindre la pièce de tout à l'heure. Ni la pièce ni la roue ne causèrent d'accident: on s'en tirait bien, car à ce moment-là, la colonne des mulets arrivait dessous se dévidant sur les zigzags du sentier.

C'était maintenant le tour de la batterie de Salis. Elle arrivait bien mal à propos, car on avait affaire pour l'instant à une véritable tempête de neige et le chemin se transformait en une fondrière où, à chaque pas, on faisait une grande glissade, ne sachant pas très bien où l'on allait s'arrêter. On gratta encore le roc, on chercha à améliorer le chemin avec des débris de pierre, des cailloux, on l'élargit par endroits, mais cela ne servit pas à grand'chose.

Il fallut redoubler de précautions, et cela beaucoup parce que l'on n'avait maintenant plus à faire à des mulets. En effet, quatre hommes ne suffirent plus pour conduire un cheval. Il en fallait six. Aux deux qui devaient le mener par la tête, s'en joignirent quatre autres qui, pour le retenir ne se contentaient plus des courroies de retraite, mais attachaient encore des cordes à fourrage au derrière d'avaloir. En leur parlant, en

les tranquillisant, en les flattant, on n'avancait que pas à pas; on les amena presque tous sains et saufs jusqu'au bas de la cheminée.

Cependant, tandis qu'on en avait ainsi descendu plusieurs, on entendit du col des cris, puis le bruit singulier d'un quelque chose d'inaccoutumé qui tombait brusquement sur le sol. En même temps, à travers le brouillard et les flocons de neige, on vit confusément une grosse masse noire descendant très vite et disparaissant. C'était un cheval d'affût qui, en proie à quelque funeste idée, avait trouvé moyen de se débarrasser de ses conducteurs. En quelques sauts il les avait bousculés et partait. Mais il glissa, tomba de côté et roula sur la pente. Il ne s'arrêta qu'assez bas contre un gros tas de pierres. On eût bientôt de ses nouvelles : à travers le brouillard on télégraphia qu'il était mort. Il s'était brisé l'épine dorsale à quelqu'un des bonds qu'il avait faits. Et pourtant cette malheureuse bête s'était échappée des mains de ses conducteurs à un endroit qui n'avait rien de très dangereux. Elle avait bien franchi les deux mauvais pas de la cheminée et descendait alors dans les gazons. On ne peut donc attribuer cet accident qu'à l'épaisse boue du sentier qui faisait faire aux chevaux des glissades, les inquiétait et leur donnait des lubies d'en avoir plus vite fini avec un aussi mauvais chemin.

En ce qui concerne le matériel de la batterie de Salis, on essaya pour son transport d'un autre procédé que celui employé par la batterie Fama. On se saisit de cordes de campement que l'on attachait bout à bout, et par ce moyen on descendit le long de la paroi de rocher Est tout le matériel en question. Cela n'allait pas vite, mais au moins n'encombraient-on pas de bouches à feu et d'affûts le chemin que devaient suivre les chevaux. Et ce fut plaisir de voir combien, surtout à ce moment-là, tout le monde mit la main à la pâte. Chacun sentait qu'il commençait à se faire tard et qu'il fallait prêter aide aux canonnières si l'on voulait quitter ces mauvais parages avant la nuit. Ainsi, à la corde vit-on bientôt, descendant le matériel, un amusant mélange d'officiers, de sous-officiers, de simples soldats et même de civils, pères ou gens de la plaine qui, jusque-là, n'avaient joué qu'un rôle d'impassibles spectateurs.

Les réserves des batteries avaient attendu tranquillement, à l'endroit où elles s'étaient arrêtées pour leur halte de midi, qu'un ordre leur permit de se remettre en mouvement. Ce ne fut que vers 4 heures qu'elles purent rompre le parc. Il eut été impossible de leur permettre de marcher à la suite des batteries, car il n'y aurait pas eu de place pour elles sur le col.

Si pour quelques instants le vent était tombé, si la neige s'était arrêtée et si un peu de bleu au ciel avait pu faire croire à une accalmie d'une peu longue durée, on fut cependant bien vite, à l'arrivée des réserves, détrompé de cette espérance. Pas beaucoup plus tard même, on eut presque un moment d'angoisse.

Il tombait alors une tout petite neige fine et serrée, chassée presque horizontalement par un vent glacial qui sifflait à vos oreilles. Les chevaux s'entassaient sur le col, où ils avaient peine à tenir et où ils ne voulaient pas rester. Ils se retournaient un peu en tous sens, cherchant à se mettre à l'abri du vent. L'un d'entre eux même manifestait sa mauvaise humeur et ses inquiétudes en faisant des sauts et des lançades, si bien qu'on fut obligé, de peur qu'il n'échappât des mains de ses conducteurs et ne roulât dans l'abîme en entraînant avec lui d'autres de ses congénères, de le coucher par terre et d'asseoir sur sa tête un vigoureux soldat du train qui lui enleva toute velléité de continuer à faire des bêtises.

Avec cela on manquait de bras pour décharger le matériel. Les canonniers qui avaient déjà fait plusieurs courses en haut et en bas, pour descendre d'abord les pièces, puis les mulets et chevaux, commençaient à être très fatigués et ne remontaient plus que lentement. Le moment était critique. Mais on parvint à se tirer d'affaire. Chacun fit ce qu'il put. On était trempé, transi de froid, on avait l'onglée et l'on parvenait tout juste à déboucler les courroies qui retenaient le matériel sur les bâts. Petit à petit pourtant il y eut moins d'encombrement sur le col, et chevaux et mulets commençaient à défiler dans la cheminée, tandis qu'avec les cordes on descendait les caisses de réserve, les couvertures, les tentes, etc.

Plus on allait et plus les chevaux avaient de peine à descendre la cheminée. A chaque nouvelle bête qui s'y engageait, c'étaient de nouvelles inquiétudes. Cependant tout se passa encore assez convenablement. Seul, un cheval se prit à glisser un peu plus que ses semblables au second tournant. Les conducteurs assis dans la boue se laissaient traîner et tinrent bon l'affaire de quelques mètres. Mais le cheval tomba et se prit à rouler; impossible dès lors de le retenir. Il ne se fit cependant point de mal, roula d'une cinquantaine de mètres, puis s'arrêta comme par enchantement à une grosse pierre. On courut le chercher, on le releva et il rejoignit sans autre le reste de la colonne.

Venaient maintenant les chevaux de selle. Pour pouvoir les retenir, on avait cherché quelques poitrails de mulets dont on les revêtit et auxquels on attacha des cordes à fourrage qui se fixaient en même temps à la sangle.

On savait qu'on n'amènerait pas sans peine ces chevaux à bon port. D'un caractère moins tranquille, ayant la plupart plus de race, peut-être même plus de feu que ceux de leurs camarades auxquels on avait assigné les banales fonctions de bête de somme, ils devaient aussi plus vite s'inquiéter, plus vite prendre peur et descendre moins calmement que leurs congénères.

Et l'on ne s'était pas trompé, car, malgré les huit hommes préposés à

la conduite de chacun d'eux, les quatre premiers n'arrivèrent sains et saufs au bas de la cheminée que par pur hasard. Ces pauvres bêtes ne descendaient que par bonds et glissades, entraînant chaque fois avec elles leurs conducteurs. Le cinquième cheval s'en tira à moins bon compte. Faisant une lançade dans la cheminée, il s'en alla retomber quelques mètres plus bas sur les genoux et fit un panache complet. Descendant maintenant par bonds le couloir, il s'abîmait sur les éboulis, et chaque fois que cette grosse masse — qui bientôt ne fût plus qu'un cadavre — retombait sur les pierres, elle exhalait tout ce qu'elle contenait en elle de liquide. On retrouva plus tard ce cheval, le crâne fracassé.

On tenta pourtant d'en faire passer un sixième. Mais celui-ci trouva moyen de faire demi-tour, précisément là où le précédent avait jugé à propos de faire sa lançade, embrouillant de la sorte les cordes avec lesquelles on le retenait. Pas moyen de le retourner. On essaya de le faire marcher à reculons, mais alors il se cabra, se renversa en arrière. A son tour il roula, mais de quelques mètres seulement: on ne l'avait pas lâché, deux ou trois vigoureux canonniers tenaient bon. On le releva, mais sitôt sur ses jambes, le malheureux animal, complètement affolé, se remit à faire des bonds et des sauts tels que cette fois on le lâcha presque. Il tomba à faux et s'étala de tout son long entre deux grosses pierres, entre lesquelles il resta pris. On le maintint un moment dans cette position, se demandant si on voulait lui lier les pieds pour l'empêcher de se relever ou de frapper ceux qui l'approchaient. Un instant on eut l'idée de le trainer, ainsi couché, sur un lit de couvertures. Cependant on le releva encore une fois. Mais nouveaux sauts, nouveaux bonds, si bien qu'il envoya promener tous ceux qui le retenaient et s'en alla roulant de nouveau, mais pas bien loin. On alla le chercher. Il n'avait aucun mal. Sa dernière roulade l'avait calmé, de sorte que, plus docile, il voulut bien se laisser ramener sur le bon chemin. On s'en tirait mieux qu'on aurait pu l'espérer.

Tenter de descendre davantage de chevaux eût été une trop grande imprudence. Il y allait maintenant non plus seulement de la vie des chevaux, mais de celle de leurs conducteurs.

Sur le rapport de l'officier qui s'était chargé du passage des chevaux, le commandant de régiment donna l'ordre que les 15 chevaux de selle qui restaient fissent demi-tour et que, sous la conduite d'un maréchal-des-logis ils eussent à regagner le soir même Filderich, pour de là, le lendemain, marcher sur Wimmis, où ils attendraient des ordres.

Il était six heures quand le dernier cheval franchit le col.

Quant au matériel de la réserve, on le descendait encore à ce moment-là avec les cordes. Du pied de la paroi de rocher où il s'entassait, il restait à le transporter jusqu'au point où la colonne des chevaux et mulets s'était arrêtée, c'est-à-dire un bon quart d'heure plus loin.

Ce transport de matériel nécessita de nombreuses allées et venues. Les hommes étaient absolument exténués : quelques-uns avaient plus de dix fois fait la course de haut en bas et retour. Le temps était moins mauvais : il ne neigeait, ni ne pleuvait plus. Mais il commençait à faire sombre ; la nuit approchait à grands pas. Plus question d'atteindre Reichenbach le soir même.

Toutefois le fait que l'on n'avait rien à manger pour les hommes et que l'on manquait de foin — les chars de vivres et de fourrages ayant été, comme on le sait, dirigés de Filderich sur Reichenbach — fit que l'on tenta quand même une reconnaissance du chemin qui, des chalets d'Ottern se dirigeait par Rinderwald sur Steg, où passe la grande route de Frütigen à Adelboden. Si les batteries ne prenaient pas trop de temps à rassembler leur matériel épars sur les pentes de l'Otterngrat et si le chemin était bon, on pouvait encore à la rigueur atteindre le fond de la vallée à la faveur du crépuscule. Une fois sur la grande route, on était hors d'affaire. Peu importe l'heure à laquelle on arriverait à Reichenbach ; on y trouverait à manger et à cantonner convenablement, au lieu de passer la nuit, on ne sait trop comment, dans les chalets d'Ottern.

Malheureusement la reconnaissance du chemin démontra qu'il fallait coûte que coûte y faire pas mal de travaux pour la rendre praticable. Il fût donc décidé que les batteries prendraient leurs quartiers sur l'Otternalp.

Il était près de 10 heures quand le régiment parvint aux chalets. Pour comble de malchance, la pluie s'était remise à tomber. On avait envoyé à la rencontre de la colonne, quelques hommes avec des lanternes qui, ajoutées à celles que les batteries avaient avec elles, ne furent pas de trop, car le chemin était mauvais, tout en trous pleins d'eau et en grosses pierres contre lesquelles on se butait dans l'obscurité. Cette dernière descente ne le cédait guères aux difficultés déjà vaincues ce jour-là.

Les vingt et quelques chalets d'Ottern forment une sorte de hameau d'assez misérable apparence. Ils sont bas et presque à demi enfouis dans le sol. Le bétail était là, on ne pouvait songer à occuper les écuries : du reste les portes étaient trop basses pour qu'on pût y introduire des bêtes de somme. On mit les chevaux et mulets à la corde, en choisissant pour cela, aussi bien que faire se pouvait, une place qui ne fût pas tout en ruisseaux et on leur donna l'avoine. Quant aux hommes, ils furent répartis entre les différents chalets ; mais il était fort tard quand ils purent se mettre à la recherche de leurs gîtes. Le lendemain matin, on en trouva même un qui, ne découvrant pas son cantonnement, était venu se blottir, guidé par les lumières du parc, sous un bât de mulet sur lequel il avait jeté une couverture et où il avait passé la nuit. D'ailleurs ce soir-là on fut obligé de s'en remettre pas mal à la bonne volonté de la troupe —

on ose même dire à sa fidélité — car toute surveillance, tout contrôle étaient devenus impossibles dans cette obscurité. A la louange de cette troupe trempée jusqu'aux os, transie de froid et qui n'avait rien mangé depuis le matin à onze heures, on peut dire que tout se passa aussi parfaitement que les circonstances permettaient de l'exiger. D'autre part, les habitants de ces quelques masures se montrèrent vraiment on ne peut plus hospitaliers. Tout abasourdis d'abord par cette foule de gens qui leur tombait dessus, ils n'en mirent pas moins, au bout de quelques instants, tout ce qu'ils avaient de provisions et de lait à la disposition des hommes et quelques bons types de pâtres, tout aux petits soins avec les hôtes, resteront longtemps gravés dans le souvenir de bon nombre de ceux qui prirent part à cette course.

De tout ce qui précède, indépendamment du passage du col proprement dit, on pourrait tirer une infinité de conclusions. Il faut se borner aux principales.

L'écoulement des batteries sur le col a duré cinq heures. Le régiment n'a même pu être complètement rallié et logé que vers les 8 heures du soir.

On est en droit de se demander à quoi il faut attribuer une pareille lenteur dans le franchissement de ce passage ; si c'est au temps, aux hommes, aux chevaux ou peut-être encore aux dispositions prises.

D'emblée, on peut dire que les dispositions prises ont répondu absolument aux prévisions. C'est au temps déplorable qu'il fit ce jour-là qu'il faut surtout imputer la grande lenteur avec laquelle les batteries franchirent le col. En montagne, la valeur des obstacles que l'on rencontre sur son chemin est presque toujours décuplée par le mauvais temps et, dans le cas particulier, il n'aurait pas plu ou neigé, le sentier serait resté bon. Les chevaux se mouvant alors sur un sol ferme et ne glissant plus, seraient probablement descendus assez tranquillement et l'on n'aurait pas eu d'accidents à déplorer. Il aurait fallu moins de monde pour les retenir et l'on aurait épargné beaucoup d'hommes qui auraient pu s'occuper du transport du matériel.

Quant à la troupe, il n'y a point de reproches à lui adresser. Elle a accompli, le 10 août, des prouesses dont elle a le droit d'être fière et a fait preuve d'une endurance sans pareille. Peu d'hommes auraient supporté comme ces braves montagnards les efforts répétés qu'on leur a demandés.

Et, puisque nous en sommes à la troupe, disons, en passant, que l'on a, semble-t-il, à présent, la tendance de vouloir beaucoup trop réduire l'effectif en hommes des batteries de montagne. Il n'est pas question ici de la transformation des batteries de six pièces en batteries à quatre pièces, mais de l'effectif en hommes par pièce. Cette course de l'Otterngrat prouve que, lorsqu'il s'agit de traverser un passage difficile, il faut

pour que la chose puisse se faire un peu rapidement, un grand nombre de bras et qu'on ne saurait en avoir trop. Dans beaucoup de cas, il ne pourra être donné à l'artillerie de montagne d'avoir de l'infanterie à sa disposition pour lui aider à transporter son matériel et à conduire ses chevaux. Ce serait donc une grande erreur que de vouloir faire des économies d'hommes dont on pourrait se repentir. Mieux vaut quelques surnuméraires de trop, qu'être obligé d'abandonner une pièce.

La question de savoir si les mulets valent mieux que les chevaux reste pendante. Les expériences faites jusqu'à présent à ce sujet sont loin d'être concluantes. En effet, tant que l'administration n'aura pas pris soin de recruter pour les batteries de montagne de véritables chevaux de montagne, il est difficile de se prononcer d'une manière définitive. On reviendra du reste sur cette question quand il s'agira du rassemblement de troupes. En attendant on peut dire que tant qu'il faudra se servir dans les écoles et les cours de répétition de montagne de chevaux faits pour traîner des voitures sur les grandes routes et non pour porter des bûts sur des chemins accidentés, on aura nombre de mésaventures analogues à celles de l'Otterngrat.

En résumé, en toute première ligne, et pour la part que l'on sait, le mauvais temps, puis la pénurie de servants et conducteurs, enfin la mauvaise qualité des chevaux sont les principales causes du long temps employé au franchissement du col.

Néanmoins l'on peut être satisfait des résultats de cette course. Il s'agissait de voir, en faisant un passage difficile, ce dont était capable l'artillerie de montagne. Ce qui précède prouve combien elle s'est tirée à son avantage de l'épreuve à laquelle on la soumettait. Et, dans le cas particulier, on n'avait affaire qu'à des recrues, à des hommes qui n'avaient en tout et pour tout que deux mois de service.

Le 11 août, départ d'Ottern à 8 h. du matin. Un détachement de travailleurs avait précédé les batteries et améliorait le sentier.

Pour ce versant comme pour l'autre, la carte est incomplète. Au lieu d'un seul sentier allant à plat au travers des ravines du Wildi, il y en a en réalité quatre, superposés les uns aux autres et parallèles. Dans leur marche, les batteries passèrent, tout en descendant du premier au second, puis du second au troisième et enfin au quatrième, les suivant tous un bout de chemin et atteignirent ainsi les premiers chalets de Rinderwald d'où, en passant par Stein, elles arrivèrent à Steg.

Les pièces, conduites à bras, avaient pris la tête et étaient à Steg à 10 h. 55. La colonne de chevaux y arrivait à 11 h. 30. En trois heures et demie les batteries avaient descendu 950 mètres. Elles avaient été à plat l'affaire d'un bon kilomètre près de Reichenbach. C'était descendre lentement, mais le chemin n'était pas partout des meilleurs. Immédiatement au dessous des chalets d'Ottern, alors qu'on franchissait les ravines du

Wildi, il fallut prendre à différentes reprises d'assez grandes distances et n'avancer qu'avec prudence.

A 2 h. 40 le régiment passait à Frütigen et était à 4 1/2 h. à Reichenbach.

Le lendemain, 12 août, il se remettait en marche à 8 h., retrouvait ses chevaux de selle à Spiezwiler et regagnait Thoune où il arrivait à midi et demi.

H. DE LOES
capitaine d'artillerie.

Canrobert.

Le 28 janvier est mort à Paris le dernier maréchal de France, Canrobert, après une courte maladie. Il était né le 27 juin 1809, dans le Lot. Il se consacra tout jeune à la carrière militaire. Sorti de Saint-Cyr en 1828, il fit la campagne d'Algérie et fut décoré au siège de Constantine. Il resta en Afrique jusqu'en 1849 et y gagna, dans une série de combats, ses grades jusqu'à celui de colonel.

L'année suivante, rappelé en France, Canrobert s'attacha à la fortune du prince Louis-Napoléon qui le nomma général de brigade, le prit pour aide de camp et lui donna un commandement à Paris, où il s'employa militairement à réprimer les tentatives de résistance qui suivirent le coup d'Etat. Quelques semaines plus tard, il fut chargé, avec des pouvoirs très étendus, de parcourir les départements et d'y étudier la situation politique. Il devint général de division le 14 janvier 1853.

Quand la guerre fut déclarée à la Russie, Canrobert prit le commandement de la 1^{re} division de l'armée d'Orient (mars 1854), qui, à la suite de la malheureuse campagne de la Dobrutschka, fut effroyablement décimée par le choléra. Plus tard, il appuya de tous ses efforts l'expédition de Crimée, soutint au passage de l'Alma le premier choc des Russes et, malgré un feu très vif, s'établit sur les hauteurs jusqu'à l'arrivée du général Forey; blessé au bras par un éclat d'obus, il n'en resta pas moins jusqu'à la fin de la journée. Deux jours après, le maréchal Saint-Arnaud, qui sentait sa fin prochaine, lui remettait le commandement en chef, ainsi que le lui prescrivait une lettre confidentielle de l'empereur en date du 12 mars