

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 66 (1921)
Heft: 7

Artikel: Note sur les ponts militaires
Autor: Lecomte, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340438>

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: 09.01.2026

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

Note sur les ponts militaires.

Avec suffisamment de temps et d'argent, l'ingénieur civil peut ponter à peu près n'importe quel obstacle. Il établit son projet d'après les circonstances, commande le matériel qui lui convient et embauche les spécialistes nécessaires pour l'exécution.

L'ingénieur militaire travaille dans des conditions toutes différentes. Tout d'abord, il est presque toujours limité dans le temps. On lui demandera parfois de franchir en une ou deux heures une rivière que son collègue civil mettrait une ou deux années à ponter.

En outre, il sera presque toujours plus ou moins gêné par l'ennemi, soit pour l'établissement du projet, soit pour l'exécution du travail. De plus, il aura souvent de grandes difficultés à se procurer le matériel nécessaire, soit que l'ennemi l'ait évacué, soit que le ravitaillement fonctionne mal.

C'est pourquoi, dès les temps les plus reculés, les armées ont traîné après elles des équipages de ponts, comprenant du matériel propre à construire rapidement des ponts et un personnel dressé au maniement de ce matériel.

Jusqu'à la dernière guerre, ces matériels étaient relativement légers et chargés sur des voitures attelées. On leur demandait de porter l'infanterie, l'artillerie de campagne et des voitures ne dépassant pas deux à trois tonnes. On envisageait le remplacement ultérieur de ces ponts par des ponts civils, moins pour supporter de plus fortes charges que pour rendre le matériel militaire disponible pour d'autres opérations.

La guerre mondiale a considérablement augmenté ces exigences. L'ingénieur militaire doit pouvoir construire rapidement et à proximité de l'ennemi des ponts pouvant porter l'artillerie moyenne et lourde, les camions automobiles, tracteurs et chars de combat, pesant parfois vingt ou trente tonnes et plus.

Il est donc intéressant de chercher à se rendre compte

des modifications qu'il convient d'apporter aux matériels militaires pour répondre aux nouvelles exigences.

Il est évident qu'il faut rechercher un matériel unique mais excessivement souple, permettant diverses combinaisons, plutôt que des matériels multiples répondant chacun à une exigence spéciale. En un mot, l'idéal est de pouvoir avec le même matériel, construire des ponts légers, mi-lourds ou lourds, selon les circonstances.

* * *

Le *Royal Engineers Journal* a, dans sa livraison de février 1921, publié à ce sujet un fort intéressant petit article dont je voudrais reproduire et commenter ci-dessous quelques extraits.

La construction d'un pont militaire peut, dit l'auteur anglais, avoir quatre buts différents :

permettre à l'infanterie de forcer le passage d'un obstacle défendu par l'ennemi (pont extra-léger) ;

permettre à l'artillerie de campagne et aux voitures de guerre de franchir un obstacle malgré le feu de l'artillerie ennemie (pont léger) ;

livrer passage aux auto-camions, aux obusiers de 15 cm. et canons de 12 cm. (pont mi-lourd) ;

porter tout trafic militaire, y compris l'artillerie de siège (pont lourd).

Il ne saurait dans le premier cas, être question d'employer les bateaux d'équipage, trop lourds et trop encombrants. Les tonneaux font d'excellentes passerelles d'assaut, mais on ne peut pas compter d'en trouver sur place, et ils sont fort encombrants à magasiner et à transporter. D'où la nécessité de doter les équipages de ponts d'un matériel extra-léger, tel que flotteurs en liège ou sacs imperméables. On pourrait aussi employer des passerelles en acier, composées d'éléments très légers, dans le genre de la passerelle triangulaire Inglis, qui a fait ses preuves pendant la guerre. Cette passerelle peut être montée sur la rive et lancée très rapidement sur les obstacles pas trop larges, au moyen d'un contrepoids.

Dans les trois autres cas, le matériel de pontons anglais

permet de construire un bon pont, pourvu qu'on ait suffisamment de pontons, de poutrelles et de madriers.

On peut aussi, spécialement pour les ponts lourds constituer à l'arrière des dépôts de matériel civil, soit de poutres, simples ou composées, en acier ou en bois, avec les moyens de transport et de mise en œuvre nécessaires. Le génie anglais a, sous ce dernier rapport, accompli de grandes choses sur le front français dans la dernière période de la guerre.

Cependant, il ne peut être question de conserver indéfiniment cet énorme matériel en temps de paix. La plus grande partie a déjà été liquidée et le génie anglais n'a conservé que de petites quantités de quelques types particulièrement intéressants.

Pour illustrer la théorie, l'auteur anglais développe l'exemple ci-dessous :

L'infanterie a forcé le passage d'une rivière et a été ensuite enrayée. L'artillerie de campagne doit passer pour la soutenir. La rivière est sous un feu d'artillerie violent. L'opération du pontage sera très délicate, il faudra donc un matériel léger et souple, tout en étant capable de porter l'artillerie de campagne. Notre matériel répond à ces conditions.

Supposons maintenant que l'infanterie progresse rapidement et que l'ennemi batte en retraite. Le pont de la grande route est détruit. Il faut faire le plus tôt possible un pont mi-lourd pour que les camions puissent suivre l'infanterie et l'artillerie.

Il y aura quelquefois avantage à faire d'abord un pont léger, puis à le transformer en pont mi-lourd. Dans la plupart des cas, il sera cependant préférable de construire le pont léger en dehors du tracé de la grande route. On peut ensuite construire le pont mi-lourd sans interrompre le passage de l'artillerie et des voitures légères sur le pont léger. Si l'on manque de matériel on peut replier le pont léger au dernier moment pour construire les dernières travées du pont mi-lourd.

Dans bien des cas on fera tout de suite un pont mi-lourd et on se passera du pont léger. Il ne faut pas beaucoup plus de temps pour faire un pont mi-lourd qu'un léger. Sur une rivière comme l'Aisne à Soissons, soit environ 60 m., la diffé-

rence ne serait probablement pas de plus d'une heure. Il est vrai qu'il faut plus de matériel pour le pont mi-lourd que pour le pont léger mais, pour 60 m. de longueur, la quantité de matériel nécessaire n'est considérable ni dans un cas ni dans l'autre ; 15 camions avec remorques devraient suffire à transporter le matériel du pont mi-lourd.

Les ponts de pontons légers doivent donc être considérés comme des ponts de combat. Leurs voies d'accès n'auront pas besoin d'être empierrées ou boisées puisqu'elle ne serviront que peu de temps. L'emplacement du pont sera souvent choisi pour des raisons tactiques, sans tenir compte de la commodité des voies d'accès ou de la proximité d'une bonne route. Les voitures de pontonniers seront poussées le plus en avant possible par camions, mais elle devraient pouvoir s'atteler, pour arriver sûrement à l'emplacement du pont.

Il y a lieu d'observer que, à mesure que la traction mécanique sera introduite pour l'artillerie et les trains de combat, l'importance des ponts légers diminuera.

Le matériel anglais permet de construire un pont lourd avec huit pièces de pontons et huit poutrelles d'acier par travée. Il peut être utile de construire d'emblée le pont lourd, pour pousser en avant l'artillerie de siège. Il suffira d'un nombre relativement faible de ponts lourds, par exemple sur un front de trois milles, trois ponts mi-lourds et un lourd ¹, qui pourraient être remplacés plus tard par des ponts en fer.

Une armée qui n'aurait pas d'artillerie de siège pourrait se passer de ponts lourds ; le pont mi-lourd devrait suffire.

Au sujet du matériel anglais, il y a lieu de remarquer que le nouveau ponton anglais est ponté, ce qui permet d'utiliser tout le déplacement, sans risquer d'embarquer de l'eau par les forts courants.

Le chevalet anglais actuel n'est utilisable que pour les ponts légers. Un modèle pour le pont mi-lourd est à l'étude.

L'auteur anglais résume comme suit ses idées sur l'organisation des équipages de ponts militaires :

¹ Pour un front d'armée, cela représente déjà une quantité respectable de matériel de pont. (*Réd.*)

L'équipage de pont divisionnaire ne fait que des ponts légers. Ses voitures doivent pouvoir être attelées ou remorquées suivant les cas. Les camions-remorqueurs porteront des éléments de passerelles d'assaut (liège, sacs, etc.).

L'équipage de corps d'armée comprend le matériel pour les ponts mi-lourds, avec une petite réserve de matériel léger et extra-léger.

Les équipages d'armée constituent une grosse réserve de matériel de pont de tout genre, spécialement de ponts lourds, partie en matériel d'ordonnance, partie en matériel civil, avec les moyens de transport nécessaires.

* * *

Si nous comparons les données ci-dessus avec celles de notre règlement de pontonniers, édition de 1921, nous constatons ce qui suit :

Le § 131 prévoit, à peu près comme l'article anglais, la construction, au moyen de matériel d'ordonnance, de quatre types de ponts, mais la répartition est sensiblement différente.

Notre matériel permet de construire :

Des *passerelles*, de largeurs diverses, pour l'infanterie en colonne par un, par deux, ou par quatre, les chevaux isolés, les voitures légères : caissons d'infanterie, cuisines, voitures vides.

Le *pont de colonne normal*, de 3 m. de large, pour l'infanterie en colonne de marche, la cavalerie par deux et les voitures jusqu'à 3000 kg.

Le *pont de colonne renforcé* pour les voitures jusqu'à 4000 kg. (obusiers de 15 cm., canon de 12 cm., sur chariot porte-corps).

Le *pont de colonne lourd* pour camions de six tonnes poids total et canons de 12 cm. sur affût.

Cette classification des ponts appelle plusieurs observations :

1^o Le pont lourd, au sens anglais, nous fait totalement défaut. Nous pouvons cependant nous en passer, car nous n'avons ni artillerie de siège ni chars d'assaut. Si un allié nous fournit ce matériel de combat, nous sommes en droit d'admettre qu'il nous fournira aussi le matériel de pont correspondant.

2° Nos passerelles sont toutes sur pontons ou pièces de pontons et ne répondent donc pas, comme facilité de transport et de lancement, aux exigences posées dans l'article anglais pour le passage de vive force. Nous aurions donc besoin d'un nouveau matériel extra-léger.

3° Notre pont normal correspond assez exactement au pont léger anglais.

4° Notre pont renforcé reste bien en dessous du pont mi-lourd anglais, puisqu'il ne porte pas les auto-camions.

5° Notre pont lourd correspond à peine au pont mi-lourd anglais, puisqu'il ne porte que les camions de six tonnes, poids total. Nos camions militaires de trois tonnes ont une tare d'environ 3.8 tonnes, soit un poids total de sept tonnes et ne peuvent passer nos ponts dits lourds qu'avec des précautions infinies et des risques considérables.

Nos pontonniers le savent bien, mais ce n'est pas leur faute et ils font ce qu'ils peuvent pour y remédier.

Une note au bas d'une page du règlement nous apprend qu'un nouveau type de pont pour camions de 9500 kg., poids total, est à l'étude. J'ignore actuellement quel sera ce type, mais j'espère pouvoir donner quelques précisions à son sujet dans un prochain article.

Je tiens seulement à dire aujourd'hui que si les études en cours aboutissent à la conclusion que notre matériel de pont est insuffisant et qu'il faut dépenser quelques centaines de mille francs pour le mettre au point, ce ne sera pas de l'argent perdu.

Les troupes du génie, tout particulièrement les pontonniers, ont, au point de vue budgétaire, cet avantage sur les troupes de combat que leur matériel a une utilité non seulement militaire mais économique. Lorsque régnera la paix universelle, on mettra peut-être au vieux fer canons et fusils, mais on construira d'autant plus de camions lourds pour transporter les produits de l'industrie pacifique, et on sera content d'avoir des ponts sur lesquels ils puissent passer.

Colonel LECOMTE.
