

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 76 (1931)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Nos équipages de pont : leur adaptation aux exigences de la guerre moderne [fin]  
**Autor:** Vischer, J.J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341366>

### **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:** 25.11.2025

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

# REVUE MILITAIRE SUISSE

LXXVI<sup>e</sup> Année

N° 4

Avril 1931

## Nos équipages de ponts.

Leur adaptation  
aux exigences de la guerre moderne.

*(Fin)*

Il peut devenir nécessaire de mettre de petits détachements de pontonniers à la disposition d'autres troupes. Dans ce cas, on donnera à ces détachements une voiture porte-traille pour établir une traille pour personnel ou une unité de traille, composée d'une voiture porte-bateaux et d'une voiture portetablier, pour établir et opérer une traille pour voitures. La voiture-nacelle actuelle ne serait plus employée dans ce dessein, elle resterait, comme c'était prévu au début, la voiture de reconnaissance du commandant technicien.

Si l'on estime utile de faire des ponts de portières légères, il faudrait adjoindre à l'équipage quelques voitures spéciales pour le matériel des travées de rive, la cinquenelle légère, etc.

Nous ne voulons pas rechercher ici la composition détaillée d'un équipage de ce genre avec toutes ses voitures spéciales. L'essentiel sera qu'il soit très mobile et ne comporte que des voitures capables de circuler sur de mauvais chemins. Il arrivera souvent que ces voitures devront non seulement utiliser des chemins de forêt, mais même rouler en dehors des chemins ; il faudra donc des voitures hippomobiles. D'autre part, l'équipage léger devrait pouvoir aussi se déplacer rapidement d'arrière en avant. En effet, sur de bonnes routes et de grandes distances, la traction automobile serait avantageuse. Il est donc désirable que les voitures hippomobiles soient construites

et aménagées de façon à pouvoir être « tractées » sur de longues distances. Ces voitures devront donc être sur ressorts et sur pneumatiques. De cette façon, on pourra garder l'équipage léger à l'arrière, et l'amener rapidement à l'avant au dernier moment.

La création d'un matériel de ce genre permettrait de donner aux équipages de ponts un matériel plus lourd, car ces équipages ne seraient plus employés pour la traversée par surprise. Sans dépasser une certaine mesure, il deviendrait possible de donner au matériel de pontage la résistance voulue. Ces équipages n'atteindraient les emplacements de pont qu'après que les troupes de couverture auraient pris pied sur l'autre rive.

Les principales exigences que l'on doit imposer à un nouveau matériel de pont approprié à nos circonstances, sont :

Possibilité de construire rapidement des ponts livrant passage à toutes nos voitures de guerre et à notre artillerie, ainsi qu'aux camions automobiles de 7-8 tonnes, poids total.

Possibilité de construire aussi des ponts lourds pouvant porter des camions de 12 tonnes sur deux essieux, éventuellement aussi 15 tonnes sur trois essieux.

Possibilité de lancer et de replier le pont par bateaux successifs et par parties. Le pont doit pouvoir être lancé par bateaux successifs et, s'il est pris sous un feu violent, être replié par parties et éventuellement remis en place plus en aval. Cela implique la possibilité de former des portières lourdes.

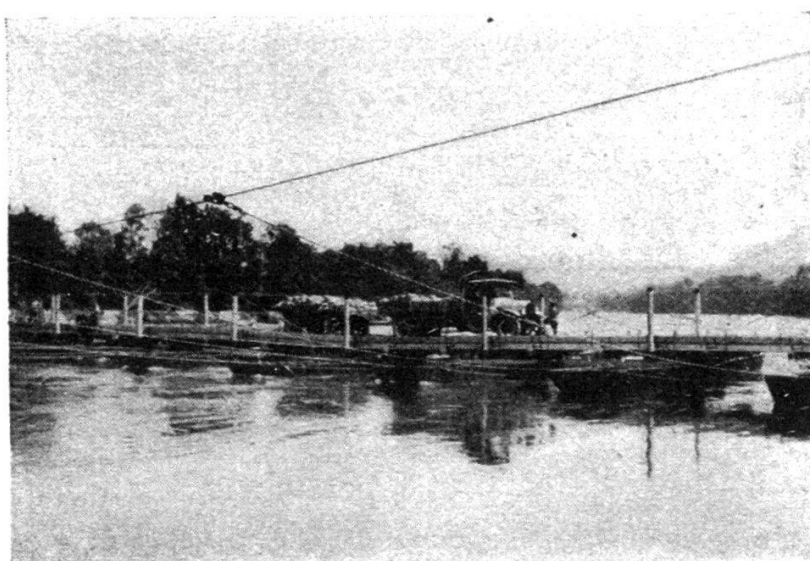
Possibilité de changer les supports, en particulier de remplacer un support flottant par un support fixe, sans replier le pont. Le pont doit tenir, même si l'on enlève des supports isolés, ou si, par exemple, des pontons se remplissent d'eau par suite du feu ennemi. La guerre mondiale a montré que les pontons sont beaucoup plus vulnérables que les chevalets ; ils doivent donc pouvoir être remplacés facilement.

Possibilité, avec les supports fixes, de modifier la hauteur de la voie sans replier le pont, pour s'adapter au niveau variable de l'eau.

Possibilité de fixer le pont soit à des ancres, soit à une cinquenelle. Ce dernier mode fera probablement règle.

Malgré sa grande force de support, le matériel doit rester facile à transporter et d'un maniement simple.

La force de support d'un matériel de pont d'ordonnance doit se maintenir dans certaines limites pour que le matériel reste suffisamment mobile. Lors du franchissement d'un cours d'eau, il n'est pas toujours nécessaire de faire passer tout de suite les plus grosses charges. Le pont d'ordonnance n'est pas non plus destiné à une utilisation de longue durée; il doit uniquement parer aux premiers besoins, qui sont déjà assez grands.



Essais de chargement du nouveau matériel de pont d'ordonnance.

Les ponts lourds n'ont toute leur utilité que sur le tracé d'une bonne route, avec des abords faciles, ou au moins la possibilité d'en aménager en temps utile. On les construira donc le plus près possible des bonnes routes que le matériel suivra pour arriver à pied d'œuvre. Ce n'est qu'à l'emplacement du pont même que les voitures techniques devront quitter la route. L'équipage de pont lourd doit donc être entièrement motorisé. C'est ainsi seulement qu'il pourra être porté rapidement à l'avant. La formation du parc sur les emplacements du travail devra pouvoir se faire en dehors des routes. Le matériel devra donc être chargé sur des remorques pouvant être traînées sur le terrain par des tracteurs et, au besoin, par des chevaux.

Depuis quelques années, nous poursuivons des études approfondies avec un nouveau matériel de pont lourd. Le matériel à l'essai répond bien aux exigences formulées ci-dessus et les essais ont donné des résultats satisfaisants. Les études ne sont cependant pas assez avancées pour que l'on puisse donner ici des indications précises. Nous nous bornons à reproduire la photo ci-dessus.

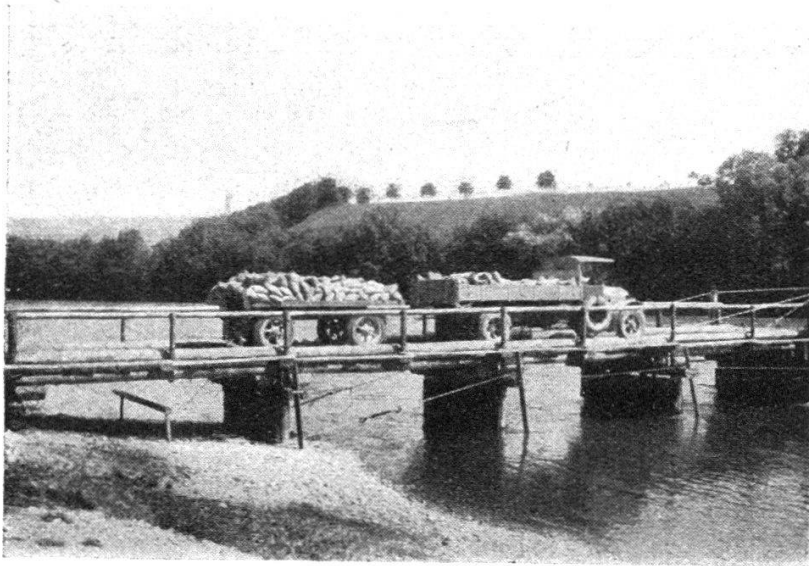
Depuis un certain temps on a, en outre, donné aux bataillons de pontonniers la mission de construire les ponts lourds de circonstance, destinés à remplacer les ponts d'ordonnance de la première heure. Cela était nécessaire parce que ces ponts, devant supporter des charges roulantes plus fortes, doivent être très solides. Ils seront, en général, construits sur pilotis. Pour battre ceux-ci dans nos cours d'eau, il faudra généralement un échafaudage flottant. Notre matériel d'ordonnance, que seuls les pontonniers savent manier, se prête fort bien à la construction de ces portières de montage. Mais, pour construire et manœuvrer ces portières, il faut de bons rameurs, qui n'existent pas chez les sapeurs.

Les équipages de ponts d'armée ont donc été équipés à cet effet. Ils ont reçu en particulier une sonnette lourde avec quelques accessoires. Cet équipement doit encore être complété, sous plusieurs rapports. Provisoirement, les voitures sont hippomobiles; lors d'une réorganisation, tout le matériel destiné à la construction des ponts lourds de circonstance devra être motorisé. A ce moment-là, on pourra aussi prévoir diverses autres adjonctions mécaniques.

Pour la construction des ponts de circonstance, des ouvriers idoines sont nécessaires en premier lieu. C'est pourquoi, depuis quelques années, on recrute aussi des charpentiers comme pontonniers. Mais, cela ne suffit pas; le maniement des sonnettes, sur nos rivières, réclame des spécialistes. Cela d'autant plus que le peu de temps dont nous disposons pour l'instruction ne nous permet pas d'enseigner convenablement la construction des ponts de circonstance; le maniement de la sonnette lourde est exercé très peu ou pas du tout. Il faut donc, sur ce point, se baser surtout sur les aptitudes et connaissances professionnelles du personnel. Si les bataillons de pontonniers doivent

être appelés à construire les ponts lourds de circonstance, il convient de leur attribuer des hommes habitués aux travaux de battage de pilotis. Ces hommes peuvent très bien appartenir à d'anciennes classes d'âge et avoir fait leur service dans une autre arme.

Les ponts de circonstance, construits par la troupe pour compléter ou remplacer les ponts d'ordonnance de la première heure, devront, pour pouvoir être construits rapidement, être de types aussi simples que possible. Simplicité et rationalisa-



Essai de chargement d'un pont lourd de circonstance.

tion de la construction doit être le mot d'ordre. Une certaine rationalisation permet de préparer et de stocker une partie du matériel, de façon à ce qu'il arrive tout débité sur les emplacements de travail. On évite ainsi la perte de temps résultant de la réquisition et de la préparation de matériel par la troupe elle-même, à proximité de l'emplacement de pont ; tout au moins on la diminue fortement.

Le type le mieux approprié sera généralement un pont de pilotis, solide et simple, autant que possible à portées uniformes. Les portées devront généralement pouvoir être pontées avec des poutres principales simples. En employant des poutres simples en bois, on choisira des portées d'environ six mètres.

Des poutrelles en fer permettent des portées plus longues. On n'emploiera de longues portées, nécessitant des poutres composées ou des appareils à contrefiches que lorsqu'on ne peut faire autrement. Comme platelage, de forts plateaux posés perpendiculairement à l'axe du pont et recouverts d'un platelage d'usure, facilement changeable, conviennent bien. Le platelage supérieur est posé, de préférence, parallèlement à l'axe pour diminuer les chocs et l'ébranlement. Les palées de pilotis seront aussi simples que possible ; en fort courant, elles seront protégées par des avant-becs.

On peut se demander si la construction de ponts de ce genre rentre bien dans les missions des pontonniers, et s'il ne serait pas préférable de les en décharger. En tous cas, il ne s'agira pour eux que de réaliser les constructions les plus simples, en complément indispensable et surtout en remplacement des ponts construits par eux avec leur matériel d'ordonnance. Pour tout le reste, des instances spéciales s'occuperont de la construction ou reconstruction de ponts permanents. Dans notre pays, aux nombreux cours d'eau, l'ouvrage ne leur manquera pas. Les pontonniers se chargeront uniquement des premières constructions, relativement simples. Toutes les constructions compliquées doivent être laissées à d'autres.

Au point de vue technique, on peut, dans le passage de vive force, discerner trois phrases :

Après des reconnaissances détaillées et une préparation minutieuse, le passage en bateau des premières troupes constitue la première phase. Ce passage se fait avec des moyens légers, à la rame, et en tirant le plus grand parti possible de la surprise. Le passage de troupes et de matériel continue jusqu'à ce que les premiers échelons aient gagné suffisamment de terrain pour que les emplacements de ponts prévus ne soient plus sous le feu efficace de l'artillerie de campagne ennemie ; il continue même jusqu'à ce que les ponts indispensables aient été lancés.

Sous la protection des troupes qui auront pris pied sur l'autre rive, on passera le plus tôt possible à la deuxième phase : construction de ponts d'ordonnance, au moyen du matériel des équipages de pont. Le lancement de ces ponts aura lieu

éventuellement sous le feu de l'artillerie à longue portée et des avions ennemis.

Lorsque les troupes avancées auront gagné suffisamment de terrain, que les points de passage ne seront plus sous le feu des canons ennemis et qu'ils seront quelque peu protégés contre les bombes d'avions, on passera à la troisième phase : construction de ponts de circonstance durables, généralement lourds. Le matériel d'ordonnance devient alors disponible pour un emploi ultérieur.

C'est ainsi que cela s'est passé le plus souvent dans l'histoire des guerres et, en particulier, dans la guerre mondiale. Alors même que nous ne devons pas nous attendre à faire des opérations de franchissement de cours d'eau de grand style, les principes restent les mêmes pour nous.

Pour la première phase, il nous faut l'équipage léger, renforcé, le cas échéant, par des bateaux réquisitionnés. Pour la deuxième phase, nous avons les équipages de ponts. Pour la troisième phase, il faut organiser et équiper des troupes de construction de ponts de circonstance, éventuellement dans le cadre de l'équipage de ponts. Le tout doit être rendu aussi mobile que possible par l'adoption de la traction automobile. Le commandement doit être aussi facilité par l'attribution de moyens auxiliaires, tout particulièrement de petites voitures de tourisme pour procurer aux organes de reconnaissance une plus grande mobilité.

La condition essentielle du succès d'un franchissement de cours d'eau est la réussite de la première phase, le premier passage par surprise. La création d'équipages légers, destinés à ce passage, apparaît donc comme l'une des exigences les plus urgentes, sans vouloir aucunement diminuer l'importance des autres. Jusqu'à l'adoption d'un matériel de pont de plus grande puissance, la faiblesse du matériel actuel peut être compensée dans une certaine mesure par la construction accélérée de ponts lourds de circonstance. Cela nous est facilité par la faible largeur de nos rivières. Même après l'adoption du nouveau matériel lourd, notre armée ne sera pas trop largement dotée en matériel de pont ; il faudra donc toujours compter, dans une large mesure, sur les ponts lourds de circonstance.



Il y a donc lieu de vouer une attention spéciale à la construction rapide de ces ponts.

L'acquisition de nouveaux matériels de traversée et de pontage entraînerait naturellement la réorganisation de nos bataillons de pontonniers ; étudier ici cette question nous mènerait trop loin. Constatons seulement qu'il ne faut pas compter sur une augmentation notable des effectifs des pontonniers.

Déjà pour des raisons d'instruction, il ne sera guère possible, à côté des équipages de traversée, de conserver le matériel actuel et d'introduire un nouveau matériel plus lourd. L'adoption d'un nouveau système aurait pour conséquence l'abandon de l'ancien matériel Birago, quelles que soient les raisons qui militent pour son maintien. La réorganisation de nos équipages de ponts, si elle vient un jour, sera une rénovation complète.

Malgré les nombreux essais entrepris depuis plusieurs années, avec de nouveaux moyens, la réorganisation définitive se fera probablement attendre longtemps encore. Car tout doit être non seulement mûrement étudié et expérimenté, mais il faut songer aux moyens financiers.

Major J. J. VISCHER.  
Cdt. bat. pont. 2.

---