

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 76 (1931)
Heft: 6

Artikel: Le ravitaillement des troupes en service de campagne
Autor: Sarasin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341371>

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: 15.04.2026

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

Le ravitaillement des troupes en service de campagne.

Après chacune de nos manœuvres d'une certaine envergure, on entend les mêmes plaintes sur la façon dont la troupe a été nourrie. Si ces plaintes et les critiques qui les accompagnent sont souvent exagérées et ne tiennent pas, suffisamment compte des nécessités de la vie en campagne, ce serait, à mon avis, une grave erreur de leur refuser toute justification. Il faut, au contraire, reconnaître les défauts de notre organisation et les erreurs qui ont pu être commises, de façon à corriger ce qui doit l'être et à progresser. C'est dans cet esprit que j'ai écrit les lignes qui suivent.

Comme chacun le sait, l'apport de la nourriture nécessaire à la troupe se fait dans le cadre d'une division ou d'une brigade combinée par 3 échelons successifs, les groupes ou compagnies des subsistances, les trains de ravitaillement et les trains de cuisines. Les troupes des subsistances, qui reçoivent les subsistances de l'arrière ou les réquisitionnent sur place, les préparent à l'usage de la troupe et les amènent sur les places de ravitaillement, où elles sont reprises par les trains de ravitaillement des états-majors et des unités ; ceux-ci les transportent à leurs états-majors ou unités respectifs, c'est-à-dire aux trains de cuisines, où elles sont apprêtées et tenues à portée de la troupe.

Dans les conditions qui sont habituellement celles de nos manœuvres, c'est-à-dire dans la situation de grandes unités placées en première ligne et à distance faible ou moyenne de l'ennemi, les mouvements qu'implique le ravitaillement

devront presque toujours se poursuivre de nuit, soit entre 2000 et 0500.

D'autre part, si l'on veut un ravitaillement assuré, il faudra toujours s'arranger pour que les vivres destinés à la troupe soient avant l'aube répartis de la façon suivante :

- aux cuisines, la ration du jour qui vient,
- sur les trains de ravitaillement, la ration du lendemain,
- aux compagnies des subsistances, la ration du sur-lendemain (en préparation).

Procéder autrement comportera toujours des risques graves, dont souvent on ne sera pas maître. Appliquer un système spécial pour les distributions de viande, comme on tend à le faire, se justifie par les grosses chaleurs, mais cette manière de faire complique certainement le service de ravitaillement. Il faut donc l'éviter toutes les fois qu'elle n'est pas absolument nécessaire, quitte à prendre des mesures appropriées pour éviter la détérioration de la viande.

Voyons maintenant comment les divers échelons du ravitaillement peuvent remplir leurs obligations de la façon la plus simple, en commençant par l'avant, c'est-à-dire par le train de cuisines.

Le train de cuisines a été organisé de façon à pouvoir suivre partout les unités et leur distribuer en toute occasion favorable la nourriture dont elles ont besoin. Or, dans les états-majors supérieurs, on semble avoir complètement oublié le but poursuivi. Le plus souvent, on voit ces trains de cuisines groupés par régiment, si ce n'est par brigade, maintenus par conséquent fort loin de leurs unités, si loin que, lorsqu'ils devraient rendre le service qu'on attend d'eux, ils ne sont jamais à même d'y satisfaire. Ainsi il est courant que notre infanterie en particulier doive passer tout le jour sans toucher un repas chaud.

Les conséquences de ce système sont manifestement malheureuses ; il faut donc chercher une manière de faire différente. Pour moi, elle est toute trouvée ; elle consiste tout simplement à considérer le train de cuisines comme partie intégrante de son unité, non seulement au stationnement, mais aussi pendant les marches, la manœuvre et même, dans la mesure du possible, pendant le combat. Nos commandants

d'unité et commandants de bataillon doivent être responsables de leurs cuisines, apprendre à en disposer librement pour le mieux de leur troupe et conformément à la situation dans laquelle ils se trouvent.

A cette manière de faire on oppose principalement deux arguments :

On déclare d'abord qu'en intercalant les trains de cuisines entre les éléments combattants on alourdit et allonge les colonnes d'une façon très préjudiciable. Cette déclaration n'est pas absolument sans valeur, mais elle exagère grandement, à mon avis, un inconvénient qui n'est, en fait, pas grave, au moins dans la plupart des cas, et qui est compensé par un très grand avantage.

Certains officiers diront aussi que le système proposé ici comporte pour les trains de cuisines des risques beaucoup trop grands ; mais cette manière de voir est au fond un simple préjugé. En réalité, le train de cuisines est moins exposé s'il est réparti que s'il est groupé en une longue colonne, même si celle-ci est prudemment tenue assez loin en arrière des troupes. Ce sera naturellement le devoir des commandants d'unité ou de bataillon de s'occuper de leur train de cuisines, de lui donner des ordres précis, tenant compte des risques qu'il peut courir, de le mettre à couvert des vues et des projectiles, de le rapprocher de lui ou de le renvoyer en arrière suivant la situation. Il va sans dire aussi que les officiers supérieurs garderont toujours le droit d'intervenir dans ce domaine, comme dans tout autre, mais ces interventions devront, à mon avis, toujours respecter le principe de la subordination du train de cuisines au commandant d'unité ou de bataillon.

Enfin, même en admettant que la solution proposée ici augmente le risque pour le train de cuisines, il vaut en tout cas mieux accepter cette augmentation et se servir du train de cuisines que de ne pas tirer parti d'un outil qui pourrait rendre de grands services s'il était bien employé, mais dont on ne se sert pas de peur de le perdre.

Les voitures de ravitaillement doivent apporter les subsistances aux cuisines au moment auquel celles-ci ont distribué ce qu'elles avaient avec elles, c'est-à-dire le soir. Une fois

que ces voitures sont vidées de leur contenu, elles ne sont pour la troupe qu'un impedimentum ; il y aura donc avantage à les renvoyer en arrière toutes les fois qu'on ne prévoira pas pour le lendemain une marche en avant. Du reste, une fois vidées, les voitures de ravitaillement devront de toute façon se rendre sur les places de ravitaillement pour y toucher une nouvelle ration.

La répartition de ces places dépendra essentiellement de la situation tactique (stabilisation plus ou moins absolue, marche en avant, retraite). Les principes qui règlent ici la pratique sont trop connus pour qu'il y ait lieu d'insister.

Mais les idées sont moins claires quant à l'emploi de voitures de ravitaillement une fois leur déchargement terminé. Nous avons vu déjà que la troupe n'a aucun besoin de ces voitures jusqu'à la nuit suivante ; nous savons aussi que, la nuit suivante, elles devront rejoindre les troupes pour les ravitailler. Ces deux considérations doivent nous guider dans l'emploi que nous en ferons.

Lorsqu'une grande unité est au combat, que par conséquent son mouvement, quel qu'il soit, ne pourra avoir qu'une cadence très lente, la solution logique est de faire stationner les voitures de ravitaillement, une fois chargées, dans la zone des places de ravitaillement et de les y laisser, couvertes ou en tous cas masquées, jusqu'au moment où on pourra prévoir la zone de stationnement des troupes combattantes le soir suivant ; ce ne sera, en général, que tard dans l'après-midi. Ainsi, les hommes et les chevaux du train de ravitaillement, qui doivent normalement circuler et travailler une grande partie de la nuit, auront le moyen de se rétablir et de se reposer.

Lorsqu'une grande unité retraite, que ce soit en combattant ou en cherchant le décrochage, il est évident que tout mouvement en avant des voitures de ravitaillement depuis les places de ravitaillement serait une grossière erreur.

Il n'y a donc que le cas d'une grande unité marchant sans rencontrer une résistance sérieuse, dans lequel les voitures de ravitaillement pourront rejoindre les troupes auxquelles elles appartiennent et les suivre ensuite de plus ou moins près. Dans ce cas là, très simple, les voitures des compagnies des

subsistances viendront le plus souvent jusque dans le rayon de stationnement des troupes, de façon que le va-et-vient des voitures de ravitaillement sera réduit à rien ou presque rien.

Et maintenant quelques mots, pour finir, concernant les *Trains de couvertures*. L'O. E.-M. T. permet, quant à la répartition de ces voitures, diverses combinaisons, en particulier leur réunion soit au train de bagages, soit au train de cuisines. En fait il faut se garder ici de tout schéma et adapter ses dispositions aux circonstances particulières. Car, d'une part, laisser les couvertures au train de bagages alors que celui-ci est laissé loin en arrière par mesure de prudence, c'est se priver de ses couvertures au moment auquel on en aura besoin. D'autre part, joindre les chars de couvertures au train de cuisines, c'est alourdir celui-ci d'une façon très préjudiciable.— Le fait a été dûment constaté dans plusieurs de nos manœuvres.

La troupe n'a besoin de ses couvertures que lorsqu'elle stationne et plus particulièrement la nuit. Le train de couvertures devra donc normalement rejoindre la troupe à peu près à la même heure que le train de ravitaillement et c'est pourquoi la solution la plus logique paraît être de combiner le mouvement de ces deux trains ; mais, je le répète, il ne faut pas vouloir appliquer ici un schéma.

L'important est pour les trains de cuisines, de ravitaillement et de couvertures de ménager aux hommes et aux chevaux la possibilité du repos et du rétablissement nécessaires. C'est pourquoi il faudra leur éviter tout mouvement inutile, et ceci d'autant plus que les colonnes de train sur les routes sont toujours gênantes pour les éléments combattants devant circuler sur ses mêmes routes.

Et c'est pourquoi il est essentiel que l'officier qui règle le mouvement général des trains soit toujours tenu exactement au courant de la situation générale, qu'il reçoive en temps voulu des instructions très précises et que ses ordres soient transmis de façon rapide et claire à tous les exécutants. Il est de toute importance aussi que les ordres pour le ravitaillement, une fois donnés, ne soient plus modifiés qu'en cas de nécessité absolue, car ici comme partout ailleurs : contre-ordre est désordre.

Cdt. 1^{er} G. A. SARASIN.