

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 77 (1932)  
**Heft:** 6  
  
**Rubrik:** Chroniques

#### **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:** 11.01.2026

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

## CHRONIQUES

### CHRONIQUE SUISSE

#### Assemblée des délégués de la Société suisse des officiers.

Le samedi 28 mai 1932 s'est tenue, à Thoune, sous la présidence du colonel Bircher, l'assemblée annuelle des délégués des sections de la *Société suisse des officiers*. Cette journée, fertile en enseignements, a permis à des officiers venant de toutes les parties de la Suisse, de reprendre un contact bienfaisant et de discuter le programme de travail et l'activité générale de la société durant l'hiver de 1932-1933.

Le matin, les délégués assistèrent à des tirs réels au nouveau canon d'infanterie et au mortier Stokes-Brandt. On sait que ces matériels, dont notre armée sera dotée dès que les crédits demandés auront été votés, viennent de subir de nombreux essais et que la période de l'expérimentation est virtuellement terminée. Ces engins, destinés à augmenter sensiblement la puissance de feu de notre infanterie, sont d'une remarquable précision et les tirs effectués à Thoune, devant nos officiers, l'ont abondamment prouvé. Le colonel Fierz, chef du Service technique fédéral, présenta les nouvelles armes, en précisa l'évolution et les caractéristiques.

Le mortier Stokes-Brandt est un engin à tir courbe, d'une portée de 2000 à 3000 m. selon les projectiles tirés, d'une vitesse de tir relativement rapide. Sa mobilité lui est donnée par son poids peu élevé, (58 kg.), par son fractionnement en charges individuelles, par la rapidité de son démontage, de son remontage et de sa mise en batterie. Sa trajectoire permet de tirer par-dessus les troupes amies, de dissimuler facilement l'engin et d'atteindre des objectifs fortement défilés.

Le canon d'infanterie, d'un calibre de 47 mm., est un engin à tir tendu, d'une portée utile de 5000 à 6000 m. Il tire un obus de rupture et un obus explosif. Sa grande précision, la rapidité de réglage et la vitesse du tir, la possibilité de faire du tir à pointage indirect et du tir masqué sont les caractéristiques essentielles de cette arme, dont l'affectation à notre infanterie est d'autant plus urgente et plus utile que notre armée est pauvre en artillerie.

La démonstration pratique et les commentaires faits par le colonel Fierz ont vivement intéressé les assistants. Ces derniers

ont eu, une fois de plus, la conviction et la preuve que les matériels étudiés et mis au point par notre Service technique sont d'une réalisation parfaite et remplissent toutes les conditions exigées d'un armement moderne.

Cette séance fut suivie d'une conférence du nouveau chef d'arme de l'infanterie, le colonel-divisionnaire Wille. Il parla des méthodes qui doivent conditionner l'instruction de notre armée, notamment de l'infanterie et dont il s'est fait, depuis de nombreuses années, le défenseur convaincu.

L'après-midi fut consacrée à la mise au point du programme des conférences de l'hiver 1932-33. Il fut décidé, en principe, que la S. S. O. ne ferait appel qu'à un seul conférencier étranger, par pays.

On sait que, il y a plusieurs mois, le comité central de la S. S. O. a demandé aux sections d'entreprendre diverses études préparatoires en vue de la réorganisation projetée de notre armée. Ces travaux ont été poursuivis, jusqu'à ce jour, par nos officiers, avec un dévouement et un sérieux dignes d'éloges. Le chef de l'état-major général, qui participait à l'assemblée de Thoune, a profité de la réunion des représentants des sections pour faire préciser quelques données de base, d'ordre numérique, relatives à l'organisation future de notre armée. Le lieut. colonel d'Erlach, chef de section à l'E. M. G. donna des renseignements intéressants sur les effectifs de nos diverses troupes, effectifs qui tendent à diminuer par suite d'un certain fléchissement de la natalité. La question des ressources en chevaux et mulets fut traitée par le lieut. colonel Jordi, chef de la section de la mobilisation. Enfin, le colonel Labhart, qui dirige la section des transports, initia ses auditeurs au problème très actuel de la motorisation de l'armée. Il ne lui fut pas difficile de démontrer que nos moyens et nos ressources en véhicules automobiles ne nous permettaient pas de pousser très loin la motorisation, ni des troupes combattantes, ni des trains.

Vers la fin de l'après-midi, la séance prit fin. Ceux qui eurent l'avantage d'y prendre part ont eu la conviction que l'assemblée de 1932 avait fait un travail utile, dans l'intérêt de notre armée et de notre pays. Elle a précisé la direction de ses efforts, le but à atteindre. C'est l'une des grandes forces de nos milices, que de pouvoir compter en si grand nombre, des hommes désintéressés.

R. M.

---

**CHRONIQUE FRANÇAISE***(De notre correspondant particulier.)***Opérations en hiver dans les Alpes.**

*Les montagnes ayant l'inconvénient de se charger de beaucoup de neige...*

M. de Bourcet.

« L'amour du passé, a dit quelque part Fustel de Coulanges, est le véritable patriotisme. »

Nous souscrivons pleinement à ces paroles et nous avons toujours pensé que les études historiques constituent l'élément de base de tout enseignement rationnel.

Il est en effet bien artificiel de vouloir isoler l'époque où nous vivons de celles qui l'ont précédée. Toutes les époques historiques prennent leur source dans celles qui les précèdent, et engendrent celles qui les suivent. C'est bien là une vérité première et nous le savons ! Mais nous nous plaisons à la rappeler, car c'est pour nous un véritable besoin de ne voir les problèmes contemporains qu'à travers leur évolution.

Tous les problèmes qui se posent de nos jours, au commandement, ont déjà été étudiés et résolus selon les procédés de l'époque. L'histoire militaire nous en fournit chaque jour des preuves nouvelles, on l'oublie trop souvent.

C'est, croyons-nous, le meilleur moyen de maintenir chez les officiers le sens des réalités et de leur imposer cette rigoureuse discipline intellectuelle, qui les aidera à distinguer les principes permanents des moyens de combat sans cesse en évolution.

L'étude d'un problème militaire contemporain nous oblige à rechercher comment ce problème a déjà pu se poser dans le passé, comment il a été résolu. Ce travail nous enseigne d'ailleurs la modestie.

Ces réflexions s'imposaient à nous ces jours derniers, tandis que nous relisions *Les principes de la guerre en montagne*, de M. de Bourcet, « lieutenant-général, commandant en second de la province du Dauphiné, commissaire principal de la limitation des Alpes, directeur des fortifications » (1775).

Nous avons retrouvé dans cet ouvrage les principes essentiels de la guerre en montagne, principes que nous observons aujourd'hui, en renouvelant leur application.

Bourcet, issu de la vallée du Pragelas en 1700, fils d'un officier d'infanterie, lancé dans des études juridiques par son père, finit par obtenir de suivre son penchant pour le métier des armes. Il servit

aux armées, où il occupa les emplois les plus divers, en remplissant successivement les fonctions d'officier d'état-major, d'ingénieur militaire et de chef d'état-major d'armée.

Il dressa les cartes des régions frontières des Alpes, inspecta les places du Dauphiné et *dirigea une véritable école d'état-major.*

En un mot, Bourcet a été un spécialiste des opérations dans les Alpes, qu'il a parfaitement connues, de la Savoie à Nice. Par atavisme, il aimait et comprit la montagne, et c'est la rencontre chez lui de ces qualités d'homme de guerre, d'homme de science et de montagnard qui donne tout son prix à l'œuvre qu'il nous a laissée.

Bourcet fut placé, en 1764, à la tête d'une école d'état-major créée à Grenoble par Choiseul, pour recevoir les *officiers destinés à l'état-major des armées.* Ces officiers devaient, au cours de leurs études, subir quatre examens en effectuant quatre « campagnes » qui mettaient en application des programmes différents. La première campagne comportait des reconnaissances sur la frontière, la deuxième définissait les caractéristiques des théâtres d'opérations dans la défensive et l'offensive, la troisième familiarisait ces officiers avec la vie de la troupe et l'étude de ses besoins. Au cours de la quatrième campagne, ils étudiaient et dressaient des plans d'opérations. Tous les officiers possédaient ainsi la pratique de la guerre en pays montagneux, après avoir reçu de Bourcet l'enseignement théorique qu'il a réuni dans ses *Principes de la guerre en montagne.*

La lecture de cet ouvrage apparaît comme particulièrement attrayante aujourd'hui, où la montagne est à l'honneur — à la mode en tout cas. — La crainte romantique qu'elle inspirait s'est dissipée et a fait place à un engouement qui chaque année s'accroît avec le développement des sports. La vieille légende de la montagne inaccessible durant l'hiver a disparu ; les sports d'hiver l'ont tuée.

Les manœuvres que font en hiver les troupes alpines nous les montrent plus familiarisées chaque année, ayant la conviction intime que *la neige ne peut plus arrêter des troupes entraînées, pourvues d'un équipement moderne et approprié.*

Cette « perméabilité » de la montagne, même durant l'hiver, Bourcet l'avait déjà affirmée. Traitant notamment le problème des communications, il écrit :

« Quoiqu'on semble admettre pour principe, dans la montagne, l'impossibilité des communications, lorsqu'elles se trouvent couvertes de neige, et qu'effectivement cette impossibilité ne puisse se vaincre par les voitures à roues, il ne faut pas donner une confiance absolue au rapport qui en pourrait être fait, car il est un temps dans l'hiver pendant lequel les neiges ne formeraient aucun obstacle contre la marche de l'infanterie, même de la cavalerie. D'ailleurs il faut faire quelques distinctions des passages ou cols, les plus praticables, qui, malgré les grandes quantités de neige, pourraient

s'entretenir ouverts pour les gens de pied et bêtes de charges au moyen de quelques précautions, ce qui est d'une très grande ressource pour le transport des subsistances et pour la marche des recrues et remontes. »

Puis, après avoir énuméré les éternelles précautions qui doivent être prises en présence « des difficultés offertes par l'accumulation des neiges », il ajoute :

« Le meilleur moyen pour entretenir des communications ouvertes serait un mouvement non interrompu, afin de remédier au comblement produit par le vent ; le mouvement peut se faire par quelques brigades de mulets ou autres bestiaux, disposés de distance en distance, et qui allant et venant sur un intervalle déterminé, tiendraient la trace toujours marquée ; c'est la seule ressource dont on puisse faire un usage convenable dans l'objet dont on parle ; et en les mettant en mouvement chaque fois que l'on pourrait craindre de voir les traces effacées, on pense qu'il serait possible d'entretenir la communication ouverte pendant l'hiver dans les montagnes pour les bêtes de charge, au moins sur les passages et les cols principaux ; elles seraient dispendieuses, mais il est des circonstances où rien ne doit être épargné. »

#### *La praticabilité des routes et des voies ferrées*

Le problème demeure entier de nos jours.

Les armées sont toujours tributaires des communications, routes et voies ferrées, et l'accumulation de matériel que les armées modernes traînent avec elles n'a pas simplifié le problème.

Les voies ferrées sont facilement déblayées de nos jours avec les chasse-neige placés devant les locomotives. La liberté du trafic dans les vallées, étant donnée la fréquence des trains, est donc assurée, mais le problème est moins aisé à résoudre sur les hauts plateaux, où les vents rendent infructueuse l'opération du déblaiement. Des chasse-neige à turbines, parfaitement au point, sont nécessaires.

Sur ce point, le problème a reçu des solutions pratiques et satisfaisantes.

En revanche, le déblaiement des routes demeure le gros problème à résoudre. Le procédé recommandé par Bourcet : le piétinement par des mulets ou des bœufs, fut d'ailleurs utilisé par Macdonald pour sa traversée du Splügen. Mais, évidemment, nos armées modernes veulent autre chose.

Les troupes ont, de nos jours, de plus en plus besoin de leurs équipages pour vivre et pour combattre. Les ressources des pays montagneux, en hiver, sont trop faibles pour supprimer le ravitaillement en vivres. Le ravitaillement en munitions devient de plus en plus exigeant. Enfin il faut prévoir l'évacuation des blessés et des malades.

Pour satisfaire à tous ces besoins les *voitures hippomobiles* ne seront pas suffisantes ; car même déblayées, les routes de montagne, encore recouvertes d'une couche de neige battue, leur demeurent peu accessibles.

Une fois le déblaiement des routes opéré par des chasse-neige, dont de nouveaux modèles sont expérimentés chaque hiver, la circulation exigera un grand nombre de *traîneaux*, aujourd'hui encore seul moyen de transport pratique.

Mais pour répondre aux besoins de nos armées modernes, il faudra un nombre considérable de traîneaux, qu'il est évidemment impossible de stocker en temps de paix. On aura donc recours aux traîneaux de réquisition et on devra s'en contenter ! Or, il n'est pas certain que les ressources du temps de paix pourront suffire à la mobilisation. De plus, certains matériels exigeront des traîneaux spéciaux.

Il paraît donc évident que les unités appelées à opérer en montagne, pendant l'hiver, ne pourront pas compter sur les ressources locales pour s'équiper en traîneaux hippomobiles.

Il en est de même des moyens de transport *automobiles*. Les lourds camions, devenus si indispensables, n'ont pas encore trouvé le système de chaînes, robustes, bien ajustées, ne laissant aucun jeu. Les expériences tentées cet hiver, bien que marquant un très grand progrès, n'ont pas encore donné la solution définitive de cette question. Là encore, les ressources locales des régions montagneuses seront rares et de faible qualité ; en effet, les camions n'ont pas des moteurs leur permettant de remonter à pleine charge de fortes pentes. Les moteurs dont ces camions sont pourvus sont juste suffisants pour la circulation locale : ces camions descendant *chargés* vers les gares, dans les vallées, et remontant *à vide*.

On poursuit actuellement l'expérimentation de *voitures-chenilles*. Grâce à elles, on espère pouvoir s'affranchir des servitudes imposées aux véhicules à roues (voitures hippomobiles ou automobiles), et suppléer ainsi aux insuffisances des traîneaux et des mulets. Mais là encore on ne peut songer à stocker, dès le temps de paix, tout le matériel nécessaire à la mobilisation ; d'autre part, les ressources locales offertes par la réquisition sont encore nettement insuffisantes. En effet, presque tous les véhicules à chenilles existants, en petit nombre d'ailleurs, sont dans les régions montagneuses la propriété des administrations. Aussi les recherches portent aujourd'hui sur un modèle de voitures à chenilles, susceptible d'être utilisées en temps de guerre, comme en temps de paix. Ces recherches sont activement poussées.

La *circulation des piétons sur piste* est toujours soumise aux mêmes difficultés, que Bourcet précise dans son ouvrage. Il énumère les précautions à prendre : « La piste doit être tracée, balisée : on plante des perches de vingt à trente pieds de hauteur et d'environ

6 pouces de gros, vis-à-vis les unes des autres, sur les deux bords du chemin, en les plaçant de vingt en vingt toises, ce qui indiquerait parfaitement les chemins, si elles étaient bien entretenues et qu'on prît soin de faire remplacer sur-le-champ celles que le vent fait tomber, en rendant les officiers municipaux des villages ou bourgs, à qui appartiennent les dites montagnes, responsables des dites perches ».

L'utilité de tracer et de baliser les pistes n'a pas disparu, mais il faut bien reconnaître que les pistes sont aujourd'hui moins utilisées que jadis, la circulation empruntant normalement les routes et les voies ferrées. Les pistes ne sont guère suivies en hiver que par des isolés ou des unités militaires de faible importance.

*La circulation en terrain libre* demeure, de nos jours comme jadis, aussi difficile, parfois même impossible pour des hommes à pied et pour des animaux circulant dans une couche de neige vierge, un peu profonde.

De tout temps l'homme s'est ingénier à trouver un procédé pratique pour circuler aisément, tout au moins sans courir le danger de demeurer enseveli. Bourcet signale déjà l'usage de la raquette :

« Les habitants se servent de raquettes pour traverser les montagnes couvertes de neige. Ces raquettes sont de petits cercles de bois d'un pied de diamètre, dont la circonférence est terminée par un bois d'un demi-pouce de gros qui reçoit des ficelles pour la division de la superficie et au milieu duquel les paysans mettent leurs pieds. — Le poids d'un homme, quelque chargé qu'il puisse être, n'est pas assez considérable pour que la raquette s'enfonce de plus de six pouces. »

En revanche, Bourcet n'a pas dû connaître le ski, encore qu'à l'époque où il écrivait le ski fût déjà connu en France.

On se souvient en effet que Regnard, à son retour de Laponie (fin du XVII<sup>e</sup> siècle), nous décrivit : « Les longues planches de bois de sapin, relevées en pointe sur le devant, avec lesquelles les Lapons courent d'une si extraordinaire vitesse qu'il n'est point d'animal, si prompt qu'il puisse être, qu'ils n'attrapent facilement à la course. »

Mais il faudra attendre jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle pour voir le ski entrer en France et se faire connaître comme une pièce de musée, tandis que nous voyons des détachements de troupes appelés à se battre en hiver utiliser la raquette dès le XVIII<sup>e</sup> siècle.

L'usage du ski demeurera longtemps le privilège de quelques alpinistes isolés, comme Henry Duhamel et le lieutenant Dunod, du 12<sup>e</sup> bataillon de chasseurs. Vers 1900, Briançon devient le grand centre militaire d'éducation du ski, où des officiers norvégiens deviennent nos professeurs.

Leur souvenir est d'ailleurs demeuré vivant au 159<sup>e</sup> régiment d'infanterie, qui tient garnison à Briançon. Certains de ces officiers

norvégiens combattront à nos côtés pendant la grande guerre. L'un d'eux mourra de ses blessures : le capitaine Angell.

Aujourd'hui encore, la raquette demeure le moyen de transport habituel, nous dirons « omnibus », de nos troupes circulant sur piste ou en terrain libre, soit que tous les hommes des détachements en soient pourvus, soit que seuls quelques raquettistes, précédant les hommes marchant à pied, fassent « la trace » dans la neige vierge.

L'usage de la raquette n'est pas près de disparaître. C'est un moyen de transport pratique, économique, n'exigeant aucune instruction préalable, et qui même conserve en face du ski certains avantages qui apparaissent nettement, quand on étudie les rôles respectifs, au combat, des raquettistes et des skieurs.

(A suivre.)

## INFORMATIONS

### Souscription pour le « Monument Feyler ».

#### Première liste de dons.

Le comité du « Monument Feyler » a reçu avec reconnaissance les dons suivants :

Lieut. colonel de Montmollin, Neuchâtel . . . . .	Fr. 10
Colonel A. Paillard, Ste-Croix . . . . .	» 20
Colonel Rilliet, Genève . . . . .	» 5
Max de Cérenville, Lausanne . . . . .	» 20
Major E. Buetiger, Lausanne . . . . .	» 5
Plt. E. Stauffer, Lausanne . . . . .	» 5
Major R. Masson, Lausanne . . . . .	» 20
Société suisse des officiers, section vaudoise . . . . .	» 200
Total . . . Fr. 285	

Nous rappelons à nos lecteurs que les dons sont reçus, au nom du comité, par l'Administration de la *Revue militaire suisse* (chèques postaux II. 5209, Lausanne, mention «monument Feyler»).