

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 79 (1934)
Heft: 11

Artikel: Ravitaillement et administration des colonnes de train
Autor: Buxcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341587>

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: 12.01.2026

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

Ravitaillement et administration des colonnes de train.

Dans un chapitre intitulé « Organisation des trains », l'*Organisation des états-majors et des troupes*, de 1927, prévoit la réunion, en colonnes isolées, des trains de grands corps de troupes, de l'importance de la brigade d'infanterie. Dans le cas le plus fréquent, cette réunion ne s'opère pas dans le cadre de la brigade d'infanterie seulement, mais dans celui de la brigade renforcée, soit de l'unité de combat, telle qu'elle est prévue dans le *Service en campagne*, 1927, chiffre 18.

La complexité des opérations, la quantité énorme du matériel mis en œuvre, le régime et la portée des tirs de l'artillerie, l'utilisation intensive du réseau routier pour les besoins de la bataille, la nécessité de se soustraire aux vues aériennes, constituent autant de causes qui ne permettent plus aux troupes de se mouvoir dans le terrain accompagnées de tous leurs trains.

Cette réunion des colonnes de train est indiquée et ordonnée :

- a) en marche, dans certaines situations laissées à l'appréciation des commandants de troupes (S. C., 142) ;
- b) au stationnement ; à proximité de l'ennemi, le tr. bag. reste à l'arrière (S. C., 148) ;
- c) en rupture de combat (S. C., 301).

La distance de ces colonnes à la troupe combattante peut être d'une journée de marche.

Autrefois, on estimait, en règle générale, que les trains devaient être mis le soir à la disposition des troupes. A l'heure actuelle, cela n'est possible qu'à une grande distance de l'ennemi :

- a) en marche de paix, dans la zone où la prise de contact n'est pas probable (S. C., 123) ;
- b) au stationnement, hors du rayon d'action de l'ennemi (S. C., 148)¹.

En définitive, guerre de mouvement, période de stabilisation exigent impérieusement la réunion, hors de l'atteinte directe de l'ennemi, de certains échelons du train : trains de ravitaillement, trains de bagages et trains automobiles. Sitôt formées, ces colonnes deviennent de véritables unités indépendantes, ayant : un commandant, l'officier du train d'un des régiments d'infanterie de la brigade, un organe responsable de la subsistance, du logement et de l'administration, l'officier du commissariat adjoint à l'E.-M. de brigade.

La présente étude a pour objet de donner un aperçu de la tâche de cet officier et des caractères particuliers à l'organisation de ces formations, dans le cadre d'une brigade de montagne. Il ne s'agit pas ici, bien entendu, de codifier des prescriptions à appliquer systématiquement à telle ou telle situation. Il nous a paru indispensable de faire apprécier les difficultés que présente cette tâche pour mettre en relief la nécessité d'une préparation et les dangers de l'improvisation ou de l'emploi d'expédients, surtout en

¹ Sortons un instant de la limite fixée à cette étude. Un mot encore au sujet des trains de cuisines nous paraît indiqué, malgré tous ceux qu'ont déjà fait prononcer ces voitures fumantes ou ces pacifiques bourriques aux lourdes caisses, qui souvent font défaut quand on a besoin d'eux.

La cuisine roulante ou les mulets d'auto-cuiseurs appartiennent à l'unité au même titre que les fusils et mitrailleuses. Confisquer la cuisine d'une compagnie au moment où on lui assigne une tâche, est, à notre avis, équivalent au fait de lui retirer ses fusils ou ses FM. La cuisine à l'unité, telle doit être la règle.

Du reste, à les examiner de près, les arguments invoqués pour grouper en arrière les tr. cuis. en colonnes de bataillon ou de régiment ne sont pas plus probants que ceux qui militent pour leur maintien à leur unité. L'expérience se charge de démontrer la faiblesse de la première de ces conceptions : l'incertitude de pouvoir nourrir la troupe en temps opportun ; incertitude augmentant en raison directe de l'importance de la colonne constituée, de bataillon ou de régiment, d'où impossibilité de garantir la capacité de combat de la troupe.

Si, dans de très rares cas, on se voit contraint à grouper les trains cuisines, le groupement ne doit jamais dépasser le cadre du bataillon, et encore, pour ce faire, faut-il s'assurer que l'homme porte sur lui de quoi remplacer ce que le tr. cuis. lui aurait normalement apporté, que la liaison avec cet échelon peut être gardée en tout temps et que la distance qui le sépare de la troupe ne s'allongera pas d'une manière funeste.

temps d'opérations actives, où la situation n'est souvent connue qu'après les événements, où les incidents de ravitaillement se suivent presque sans interruption.

* * *

La colonne des trains de bagages et auto d'une brigade de montagne, comprenant ses deux régiments d'infanterie, un gr. art. mont., les parcs et convois organiquement attribués, totalise un effectif de 220 hommes, 165 chevaux et mulets. Réserve faite de l'attribution d'autres troupes combattantes, il est peu probable que cet effectif soit dépassé. Dans la plupart des cas, les tr. bag. des parcs et convois de montagne d'infanterie et d'artillerie resteront à ces unités.

Les conditions dans lesquelles s'effectue le rassemblement en colonne de brigade des différents échelons du tr. bag. et auto exercent une influence sur les dispositions à prendre par le comptable de cette nouvelle formation. Distinguons deux cas.

Les précisions concernant les trains sont connues assez tôt pour qu'il soit possible de faire parvenir aux troupes des instructions administratives. C'est le cas lors de l'occupation d'une position, d'une montée en ligne, après avoir été en situation de réserve. Il est alors aisé d'atteindre les troupes avant leur départ et avant le rassemblement des trains. Il est vrai que, dans cette situation même, il faut compter avec la distance à laquelle se trouve l'ennemi, facteur influant sur les possibilités de liaison et de transmission.

Dans le second cas, le rassemblement résulte de circonstances toutes fortuites et passagères. Il n'est ordonné qu'à la dernière minute. Inutile de lancer des instructions administratives à des troupes qui sont en plein mouvement, surtout s'il s'agit d'un repli ou d'un décrochage. Ces instructions ne seraient pas lues. D'autre part, le temps manque pour leur rédaction et les organes de transmission ont des tâches plus urgentes.

L'officier du commissariat, qui est encore à l'E.-M. Br. au moment où se prennent les décisions, peut tout au plus insister pour faire mentionner dans l'ordre pour les trains un rapport des fourriers des états-majors des régiments. Dans cette situation, un schéma d'organisation dans la tête de l'officier remplacera avantageusement tout ce qui pourrait être posé sur le papier. Une vision claire de la réalité et un ardent désir d'action sont seuls nécessaires. La tâche n'est pas écrasante, mais son exécution exige d'être menée énergiquement et méthodiquement. Le laps de temps précédant la réunion est court. Chaque minute a une valeur. Il est indispensable d'aller immédiatement sur place, de se rendre compte des ressources en subsistance et des possibilités de cantonnement offertes par le lieu de stationnement, de prendre liaison avec le commandant de la colonne de train et avec la cp. subsistances.

Mais, si bien établi que soit le plan d'exécution, sa réalisation rencontrera des obstacles :

- les ressources locales feront défaut ;
- les divers détachements composant la colonne s'annonceront avec de gros retards, de même les agents de liaison.

Prévoir et vouloir imposer ses principes d'organisation ne suffit pas. Il faut encore en imaginer le bouleversement complet.

* * *

L'administration de cette colonne est attribuée, selon l'organisation des trains 1927, à un officier du commissariat, sous-entendu celui adjoint à l'E.-M. de Brigade. Sa mission est précisée : « Il est responsable du logement et de la subsistance de cette colonne dont il est le comptable. Il dispose à cet effet des fourriers des régiments ». Déterminons, en conformité des prescriptions, la situation de cet officier.

Adjoint à un état-major de brigade, subordonné à un commissaire des guerres, il est « attaché » temporairement,

comme comptable d'une formation indépendante. Cet « attachement », qui semble très catégorique, nous met tout de même en face d'une alternative.

Ou bien l'activité de cet officier est absorbée entièrement par la colonne du train, en rapport avec les dispositions prises par le commandant de cette colonne, ou bien l'officier du commissariat continue de collaborer effectivement aux travaux de son service à l'état-major de la brigade tout en étant responsable de la col. tr. bag.

Dans le premier cas, sa subordination à son chef de service, jusqu'alors très étroite, devient identique à celle des autres quartiers-maîtres de la brigade. Dans le second, il paraît difficile que cet officier, auquel incombe un travail de détail à la col. tr. bag., puisse se rendre utile à la fois à cette dernière et à son état-major.

Concluons : l'officier du commissariat fera en sorte que le commissaire des guerres, dont l'attention est retenue par des travaux importants, n'ait pas à s'occuper de lui. Si ce chef de service a besoin d'un adjoint, qu'on lui en accorde un second.

Précisons également la situation de l'officier du commissariat vis-à-vis du cdt. de la colonne. Elle se présente tout simplement.

L'officier du train ou l'officier convoyeur de régiment devient le chef de la colonne. L'égalité de grade, ou la différence d'ancienneté, ne peut être de nature à rendre la situation délicate, pour autant que l'on aura affaire à des officiers comprenant que les exigences du service ne leur laissent pas le temps de se perdre dans des considérations de hiérarchie, de préséance. Et si l'administrateur doit adapter ses dispositions aux ordres du chef, la camaraderie et le doigté auront tôt fait de faciliter les relations.

Un officier du commissariat et deux fourriers de régiments pour 220 hommes et 165 chevaux ! N'est-ce pas là un personnel superflu par rapport à cet effectif ? Ainsi raisonnerait peut-être certain quartier-maître de régiment peu désireux de se séparer de son fourrier.

Prenons pour point de comparaison une cp. tg. mont. comptant 315 hommes et 76 chevaux, et disposant d'un quartier-maître et d'un fourrier. En ne s'en tenant qu'aux effectifs, notre col. tr. bag. de brigade supporte aisément la comparaison : environ une centaine d'hommes en moins, soit, mais un nombre de chevaux double. En outre, si la cp. tg. mont. a besoin d'un quartier-maître et d'un fourrier parce qu'elle se fractionne en petites subdivisions envoyées de tous côtés, la col. tr. bag. de brigade a aussi besoin du personnel prévu, pour la raison inverse : c'est qu'elle est formée de détachements provenant de tous côtés. Il est entendu que les règles, travaux et procédés administratifs sont partout les mêmes. Ce sont les conditions dans lesquelles ils peuvent être accomplis qui varient et en rendent l'exécution plus ou moins difficile. Ici encore, et bien que la col. tr. bag. n'ait pas à s'occuper de solde, indemnités de route, etc., la comparaison lui est encore favorable. L'attribution du personnel prévu par l'*Organisation des états-majors et des troupes*, 1927, est légitime si l'on considère les difficultés provoquées par les facteurs suivants :

- soudaineté de réunion ;
- durée imprévue de formation ;
- personnel, et, particulièrement, cadres n'ayant jamais travaillé ensemble et ne se connaissant pas.

Ces faits, inhérents aux formations temporaires, compliquent singulièrement le travail.

* * *

Il n'est pas sans intérêt d'examiner l'organisation du service des subsistances, toute spéciale à la colonne du train.

Le stationnement de cette dernière peut être le même que celui d'une autre troupe : unité de parc, cp. san., cp. subs. Le plus simple, apparemment, serait de mettre la colonne en subsistance à l'une de ces unités. On y regardera cependant à deux fois avant d'imposer à une unité la nourriture d'un effectif plus fort que le sien. D'autre part, on dispose de personnel et de matériel. Ce serait donc

faire preuve d'indifférence, pour ne pas dire plus, que d'user d'un tel procédé. Et quelles complications provoquées lors du règlement avec les états-majors et unités, quand les hommes seraient tel jour en subsistance à une cp. subs. par exemple, tel autre à la col. tr. bag. ou à une autre unité.

Au contraire, nous avancerons même que la colonne doit être dans la possibilité de nourrir des détachements — dragons, cyclistes, police des routes, convois de prisonniers allant à l'arrière — qui circulent derrière le front.

La seule situation convenant à la colonne, c'est l'indépendance au point de vue entretien. Elle forme un ordinaire.

Au moment du rassemblement de la colonne, si les circonstances le permettent, l'attention des troupes devant la composer doit être attirée sur l'équipement en subsistance de leurs détachements. Les hommes ne peuvent se présenter sans avoir sur eux l'indispensable :

- la ration du jour ou du lendemain, suivant le moment ;
- une subsistance intermédiaire ;
- une ration de réserve.

Quant au ravitaillement, il peut s'effectuer de diverses manières :

- sur les places de ravitaillement des troupes ;
- au lieu de stationnement de la colonne ;
- directement au magasin de la cp. subs. ;
- à un dépôt de vivres et fourrages laissé par un corps de troupes lors d'un mouvement en avant.

Il peut être fixé par l'ordre pour les services derrière le front de la brigade ou simplement par l'officier du commissariat attribué à la colonne du train. Dans ce dernier cas, il y a lieu de s'entendre directement avec la cp. subs.

Le ravitaillement sur les places désignées pour les divers groupements de combat, et en même temps que ceux-ci, ne doit pas, à notre avis, constituer une règle générale pour la col. tr. bag. Elle ne dispose pas de fourgons ad hoc. Ce n'est donc qu'en cas de stabilisation prolongée que le

commandant de la colonne peut prendre la responsabilité de distraire chevaux et fourgons ou camions, débarrassés de leur charge réglementaire pour les affecter au ravitaillement.

En principe, celui-ci a lieu à l'endroit de stationnement, qui très souvent se trouve sur le parcours de la cp. subs. se rendant aux différentes places. Il sera très facile à cette unité de faire déboîter de son convoi un camion, soit avant, soit après le ravitaillement des troupes du front. Il faut enfin signaler les dépôts de vivres et fourrages, créés à proximité du front, et qui doivent être portés plus en avant ou relevés, suivant les nécessités tactiques. Il est logique qu'au cas où ils deviennent inutilisables pour les troupes auxquelles ils sont destinés on y ravitaille les unités et formations stationnées derrière le front. Cela a en outre l'avantage de diminuer les transports de relève desdits dépôts.

La dotation en subsistance est la même que celle de la troupe, en évitant l'accumulation de vivres et fourrages que l'on ne pourrait transporter lors d'un déplacement.

Le service de cuisine, dirigé par un fourrier, est assuré comme dans les unités. Le matériel est prévu par l'organisation des trains : six auto-cuiseurs par col. tr. bag. de régiment de montagne, avec ou sans les bêtes de somme nécessaires à leur transport. Toutefois ce service exige encore d'autre matériel dont l'organisation précitée ne fait pas mention, mais qui peut être réquisitionné ; c'est en particulier le matériel constituant les équipements de section, dans l'organisation de montagne.

* * *

Abordons sommairement le service de l'administration. La col. tr. bag. ne forme pas une unité administrative, mais une unité au point de vue de la subsistance seulement. Les hommes et les chevaux qui la forment dépendent encore de leurs états-majors et unités, et figurent encore dans les contrôles comptables de ces derniers. C'est donc

aux divers états-majors et unités qu'incombe le soin de payer les indemnités réglementaires : solde, indemnités de route, de louage, etc. L'officier du commissariat doit régler le détail de l'exécution du paiement de ces indemnités par les états-majors et unités d'incorporation, au cas où la colonne tr. bag. serait réunie pour un laps de temps s'étendant sur deux périodes de solde.

La comptabilité n'est pas ou ne devrait pas être la partie la plus absorbante de la tâche des officiers du commissariat et des quartiers-mâîtres ; ce qui ne signifie nullement qu'elle n'est pas importante et que la précision et la minutie ne doivent pas présider à son établissement, mais elle n'est qu'une conséquence de leur activité organisatrice dans les divers domaines du ravitaillement, de la subsistance, du logement et des transports. Ces services bien conduits et bien contrôlés, la comptabilité, qui n'est qu'un simple enregistrement des faits, n'en sera que mieux ordonnée et plus aisément établie.

A la col. tr. bag., bien que basée sur les prescriptions en vigueur, elle est un peu plus compliquée, du fait qu'elle exige une adaptation de la comptabilité réglementaire à la situation spéciale d'une formation provisoire et de durée indéterminée, et du fait du règlement de la question subsistance avec les nombreux états-majors et unités. L'essentiel est encore ici la prévoyance afin d'être toujours dans la possibilité d'entrer en campagne, même soudainement, avec une colonne de train. L'officier du commissariat adjoint au commissaire des guerres de brigade est le spécialiste, le technicien, dans la constitution administrative de ces groupements temporaires formés dans le cadre de la brigade, qu'il s'agisse de colonnes de train, de dépôts de malades, de cours d'instruction spéciaux. Même s'il n'y est pas directement attribué, il en est l'animateur et c'est à lui de mettre en branle l'appareil.

Nous ne saurions parler de règlement avec les états-majors et unités sans insister sur la ténacité à témoigner à l'égard des comptables qui ne réagiraient pas à première

réquisition pour expédier les bons de subsistance concernant leur détachement.

* * *

Quittons les grands corps de troupes que constituent — pour combien de temps encore ? — les brigades, et occupons-nous de ceux de l'ordre du bataillon et du groupe.

Au nombre des préoccupations du quartier-maître, lors d'une entrée en campagne, nous trouvons la subsistance des trains de ravitaillement.

L'O. E.-M. T.¹ prévoit trois situations : après avoir ravitaillé les troupes, le train de ravitaillement :

- rejoint les trains de cuisines ;
- rejoint les trains de bagages ;
- ne rejoint ni l'un ni l'autre ; cas dans lequel on prendra des dispositions pour nourrir le personnel.

On peut y ajouter une quatrième situation, d'ordre plus général : celle où, en période de stabilisation prolongée, dans un secteur de régiment ou peut-être de brigade, on réunira les trains de ravitaillement à l'arrière pour former une véritable entreprise de transport indépendante. Ce sera le cas en montagne, dans une position organisée où l'on prolongera l'action des tr. rav. par des colonnes de porteurs et des lignes téléphériques. Dans ce cas, l'administration de la col. tr. rav. est la même que celle de la col. tr. bag. de brigade.

Les trois éventualités prévues par l'O. E.-M. T. permettent d'affirmer que les trains de ravitaillement ne sont jamais dans une situation aussi indépendante que les trains de bagages. En effet, leur fonctionnement simultané comme échelon de ravitaillement et échelon de distribution a pour conséquence de leur faire garder avec la troupe un contact journalier. Il y a donc possibilité pour eux de toucher aux états-majors et unités un, ou même deux repas : ceux du soir et du matin. Cela dépend des dispositions prises pour le rassemblement, la dislocation, l'horaire de

¹ Organisation des états-majors et des troupes, 1927.

ravitaillement, le cheminement jusqu'à la place de distribution, qui, très souvent en montagne, est l'emplacement de cuisson. Lors de mouvements rapides, de transports de troupes à grande distance par colonnes de camions, lors de la poursuite, ou en retraite, le contact sera parfois impossible pendant une fraction de jour ou un jour entier, par suite de difficultés de circulation.

On a vu utiliser le procédé qui consiste à faire marcher toujours de pair les tr. rav. et les tr. bag., celui-ci assurant la subsistance de celui-là. Des inconvénients sérieux doivent faire interdire l'emploi d'un tel procédé : encombrement des routes, des places de ravitaillement, si l'on ne fait pas prendre aux tr. bag. des itinéraires détournés, difficultés de cantonnement, etc.

La condition primordiale à la réalisation de la subsistance du personnel des tr. rav. est la liaison entre les échelons de trains. L'organisation de montagne, qui attribue deux auto-cuiseurs au tr. rav. du bataillon, permet de résoudre facilement ce problème. Quant au règlement administratif dans le cadre d'un bataillon ou d'un groupe, il ne présente aucune difficulté.

* * *

En terminant cet exposé, nous insistons sur la nécessité de préparer l'administration des colonnes de train. Pour réussir dans cette tâche, l'officier ne doit pas ménager ses efforts. Il aura souvent à vaincre l'inertie de certains subordonnés enclins à croire qu'en matière d'administration un minimum d'énergie est suffisant.

Capitaine BUXCEL.
