

<b>Zeitschrift:</b>	Revue Militaire Suisse
<b>Herausgeber:</b>	Association de la Revue Militaire Suisse
<b>Band:</b>	81 (1936)
<b>Heft:</b>	4
<b>Artikel:</b>	L'emploi des troupes du génie : lors des inondations de la Plaine du Rhône en 1935
<b>Autor:</b>	Schaffner
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-341709">https://doi.org/10.5169/seals-341709</a>

### 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>**

# REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :  
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—  
3 mois fr. 4.—

**ABONNEMENT**  
Prix du N° fr. 1.50

Pour l'Etranger :  
1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—  
3 mois fr. 5.—

**DIRECTION ET RÉDACTION :**  
Lieut.-colonel R. MASSON, Avenue Druey 15, Lausanne. Tél. 32.217.

**ADMINISTRATION, ABONNEMENTS, VENTE :**  
Avenue de la Gare 23, Lausanne. Compte de chèques post. II.5208

**ANNONCES :** Agence de publicité G. Amacker, Palud 3, Lausanne. H. Droz, succ.

## L'emploi des troupes du génie lors des inondations de la Plaine du Rhône en 1935

A la fin de juin 1935, par une température anormalement élevée, les quantités énormes de neige accumulées sur les Alpes se mirent à fondre avec une rapidité extraordinaire. La crue du Rhône, en particulier, devint très vite menaçante.

Le dimanche 30 juin, on annonçait des ruptures de la digue du Rhône, en Valais, vers l'embouchure de la Morge, et, dans le canton de Vaud, entre les ponts d'Illarsaz et la Porte du Scex.

Le souvenir de la catastrophe du St-Barthélemy en 1927 m'engagea à prendre aussitôt contact avec le commandant de la 1<sup>re</sup> division et à lui signaler que son chef du génie était à sa disposition.

C'était au matin du 1<sup>er</sup> juillet. A 9 heures déjà, le cdt. de div. ordonnait téléphoniquement au chef du génie de se trouver à 1030 à Aigle, où était convoquée une conférence à laquelle prirent part :

1<sup>o</sup> le chef du Département des travaux publics du canton de Vaud avec ses ingénieurs en chef ;

2<sup>o</sup> le commandant de la 1<sup>re</sup> division avec son chef du génie ;

3<sup>o</sup> l'entreprise Losinger & C<sup>ie</sup>, représentée par l'ingénieur Knobel.

Le conseiller d'Etat Fazan annonce que l'Etat de Vaud a chargé l'entreprise Losinger & C<sup>ie</sup>, qui en prend toute la responsabilité, des travaux concernant la brèche.

Par ailleurs, M. Fazan confirme que la compagnie de sapeurs de montagne IV/1, qui mobilise en ce moment à Aigle, est mise par le Département militaire fédéral à disposition pour participer aux travaux envisagés.

On se rend alors à la brèche ; à ce moment, soit à 1130, elle est ouverte d'environ 80 m. On peut évaluer le débit du Rhône à 1000 m<sup>3</sup>/sec., dont 200 m<sup>3</sup> se déversent hors de son lit.

Après cet examen des lieux, il est décidé que l'entreprise Losinger & C<sup>ie</sup> mettra en chantier, *en aval de la brèche*, les installations nécessaires à l'établissement d'une paroi en pal-planches métalliques assurant la digue de ce côté-là.

*En amont*, la troupe sera chargée de construire des échafaudages qui permettront de battre, *le long de la digue enlevée*, une autre paroi métallique. La cp. de sap. IV/1 n'étant pas outillée pour les travaux dans l'eau, on demande au Département militaire fédéral la collaboration des compagnies de pontonniers 1 et 2 en voie de mobiliser à Lyss.

Sur l'ordre du cdt. de la 1<sup>re</sup> div., la cp. sap. mont. IV/1 est immédiatement acheminée d'Aigle sur *Chessel*.

A 13 heures, on apprend que les compagnies de pontonniers 1 et 2, avec le matériel jugé nécessaire, sont mises à la disposition du canton de Vaud.

Le chef du génie prend dès ce moment le commandement militaire du détachement du Bas-Rhône. Il installe à Aigle son quartier-général, dans l'idée que peut-être le Valais pourrait aussi demander le concours de la troupe. Au

reste, le cdt. de la 1<sup>re</sup> division avait déjà envisagé l'appel éventuel des 3 compagnies du bataillon de sapeurs 1 qui mobilisaient ce jour-même à Payerne.

Le bureau du chef du génie se compose uniquement du chef et d'un caporal. Le cdt. de division met immédiatement à la disposition du chef du génie un détachement de télégraphistes.



Vue d'ensemble de la région inondée.<sup>1</sup>

ment à la disposition du chef du génie un détachement de télégraphistes.

Dans l'après-midi de cette première journée, l'aérodrome de la Blécherette a été sollicité de fournir au plus tôt au chef du génie des photographies aériennes de la région comprise entre les routes cantonales Villeneuve-Aigle, Porte du Scex-Muraz, et les routes transversales Porte du Scex-Villeneuve et Muraz-Aigle (photo ci-dessus).

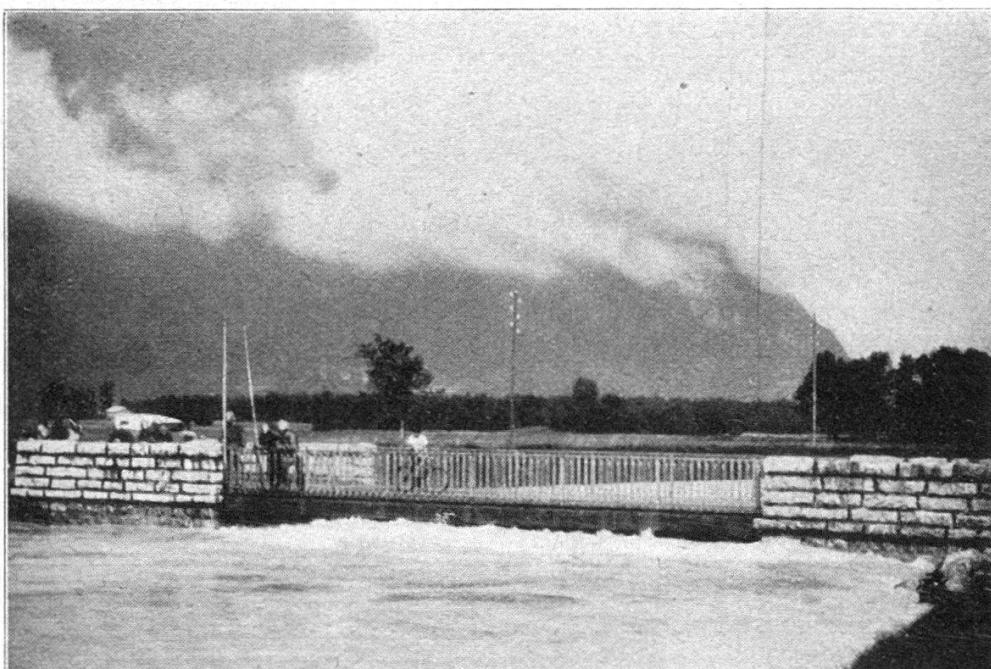
La police de la route Noville-Chessel-Porte du Scex est assurée par la cp. de sap. IV/1.

Au cours de la soirée, le chef du génie effectue encore une reconnaissance des ponts du Rhône, entre Chessel et

<sup>1</sup> Voir également la carte, page 173.

Massongex. L'eau monte continuellement. Le pont de Massongex est surveillé par les pompiers de Bex. La situation devient d'autant plus critique que le Rhône a débordé en amont du pont de Massongex, côté Valais.

Dans la nuit, les compagnies de pontonniers 1 et 2 arrivent à Villeneuve, avec 4 unités de ponts ; elles



Le niveau du Rhône atteint le pont sur le Grand Canal.

sont acheminées par route sur Roche, où elles cantonneront.

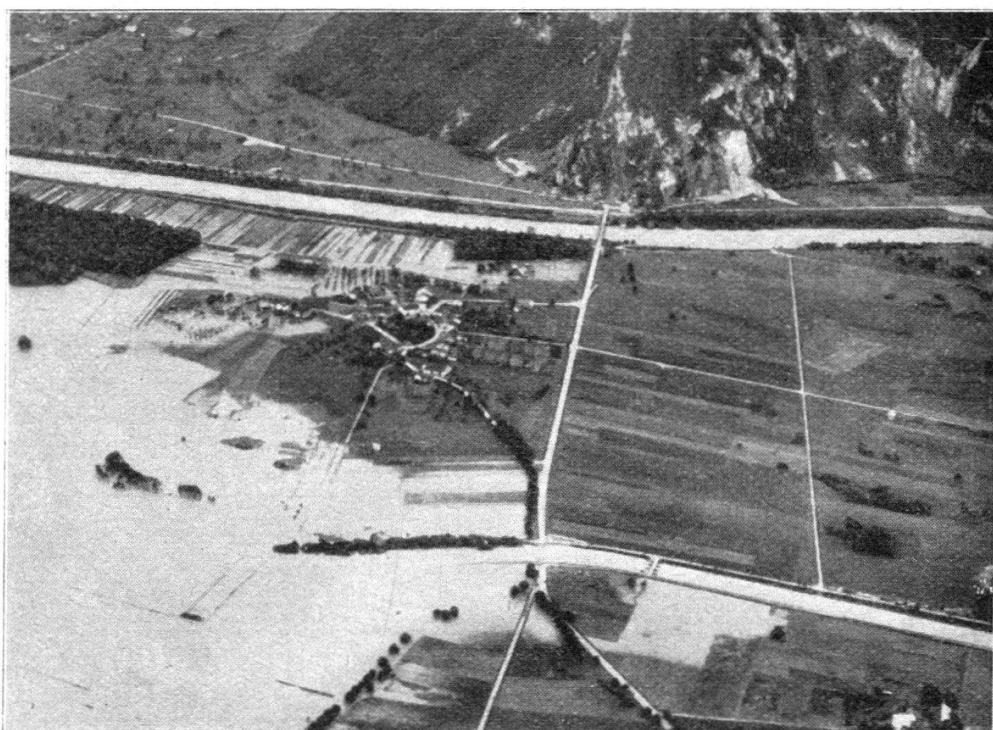
\* \* \*

A l'aube du 2 juillet, l'élément dévastateur continue à progresser.

Dès le début de la matinée, la cp. sap. IV/1 a commencé son travail *en aval* de la brèche pour préparer les emplacements des machines de l'entreprise Losinger. Un détachement établit la chaussée sur la digue pour amener les matériaux à pied d'œuvre. Un autre détachement surveille *le pont sur le Grand Canal*, vers Chessel. De leur côté, les télégraphistes organisent la liaison téléphonique entre Chessel et la brèche.

La cp. de pontonniers 1, elle, a entrepris, dès la première heure, l'acheminement de son matériel *en amont* de la brèche. Sa tâche sera donc de lancer *au travers de la brèche* un échafaudage de 3 mètres de large, supportant une charge d'au moins 10 tonnes au mètre courant.

Enfin, par mesure de prudence, la cp. de pontonniers 2



Ecroulement du pont sur le Grand Canal.

a avancé un chariot à nacelle à proximité *du pont sur le Grand Canal*.

Dans le Grand Canal, où se déverse l'eau de l'inondation, le niveau monte sans cesse (photo page 164).

Vers 11 heures, la différence de niveau entre amont et aval du pont sur le Grand Canal est de 90 cm.

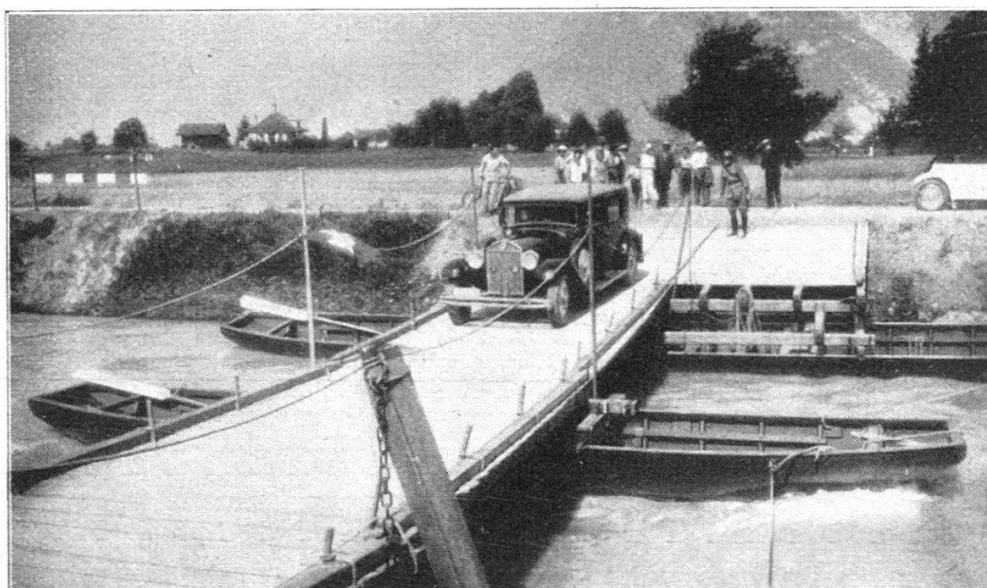
Or, vers midi, ce pont, en béton armé, *s'écroule*, balayé par les flots. Les communications sont alors totalement coupées et il faudra les rétablir promptement pour atteindre Chessel et le Rhône à la Porte du Scex (photo page 165).

Immédiatement, le chef du génie organise le travail de ses hommes en fonction de la situation nouvelle.

Comme première mesure, la cp. pont. 2 construit un bac à nacelle, à 300 mètres en aval du pont écroulé.

A 14 heures déjà, ce bac est au service des civils — piétons et cyclistes — et Chessel *n'est plus isolé*.

Mais ce passage de fortune ne saurait suffire. Immédiatement, la cp. pont. 2 amène de Roche 3 unités de pont et met en chantier un pont de colonne pour charge de 3 ½ tonnes.



Pont de pontons militaires.

*A 20 heures, ce pont est ouvert à la circulation.*

Il n'en faudra pas moins détourner la circulation principale par les ponts d'Illarsaz et de St-Triphon, et, comme toutes les troupes ont à faire face à une besogne urgente, ce sera la gendarmerie et non plus la troupe qui assumera dès ce moment tout le service d'ordre.

Et tandis que chacun est à son poste, les représentants de l'Etat de Vaud, le cdt. de division et le chef du génie se rendent à la brèche pour discuter les nouvelles mesures à prendre ; car la situation reste grave.

Une expertise technique est ordonnée et fixée au lendemain, 4 juillet.

En outre, comme le pont de colonne lancé sur le Grand Canal est construit avec du matériel militaire — matériel

de corps qui devra être rendu à l'arsenal — le chef du génie s'occupe, déjà dans l'après-midi, de l'étude *d'un pont de circonstance* qui puisse remplacer, pour un temps indéterminé, le pont en béton écroulé.

Une dernière tâche s'imposait encore pour la fin de la journée : détruire, au moyen de mines, les parties du pont écroulé qui sont encore debout, notamment la culée sur la rive droite, qui obstrue le lit du canal. On espère ainsi faciliter l'écoulement de l'eau. Ce travail de minage a été exécuté par les spécialistes d'une entreprise privée, avec le concours de la cp. sap. mont. IV/1.

\* \* \*

Durant les journées des 3 et 4 juillet, les troupes poursuivent, en un effort soutenu, les travaux qui leur sont assignés ; on avance normalement.

L'eau ne cesse cependant de monter et, dans la nuit du 3 au 4, la situation près du pont écroulé sur le Grand Canal s'aggrave d'heure en heure.

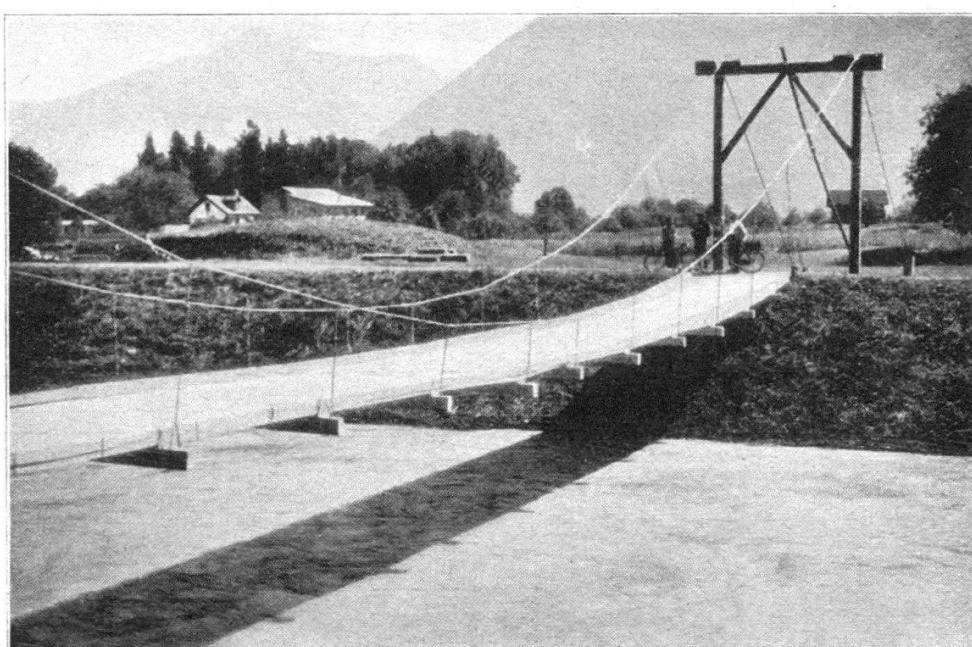
Avec le concours des civils et de la troupe, des milliers de sacs de sable sont amoncelés en rempart près de la culée gauche du pont, pour empêcher l'envahissement par l'eau des derniers terrains non inondés de la commune de Chessel. On peut ainsi préserver de l'inondation la partie ouest de cette localité.

Au matin du 3 juillet, le conseiller d'Etat Fazan, le cdt. de la gendarmerie et le chef du génie confèrent sur place et discutent notamment le projet — dont l'étude a débuté la veille — *du pont de circonstance*, à ériger à 300 mètres en aval du pont emporté.

Ce pont de circonstance aura 5 mètres de large, y compris un trottoir pour les piétons, et supportera des charges mobiles jusqu'à 8 tonnes. Mais on se rend compte que, pour sa construction, l'aide du bat. sap. 1, alors stationné à Bulle, devra être immédiatement requise et un premier contact téléphonique a lieu avec son commandant.

Le soir du 4 juillet, nouvelle entrevue du conseiller d'Etat Fazan, du cdt. de division et du chef du génie. On y annonce la mise à disposition des 3 cp. du bat. sap. 1 demandées et, en présence d'une situation toujours menaçante, on prend les dispositions complémentaires que voici :

1. *En amont* de la brèche, la cp. pontonniers 1 sera immédiatement renforcée par un détachement de sap.



Passerelle à câble construite par les sapeurs et pontonniers.

IV/1 afin d'organiser en équipes, jour et nuit, le travail ininterrompu.

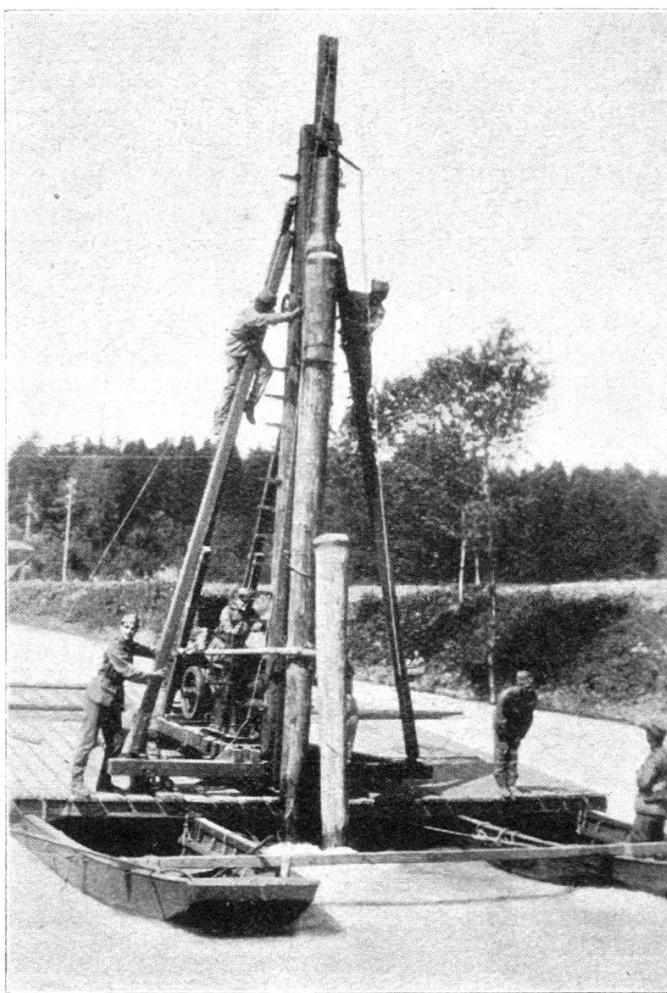
2. *En aval*, où la cp. de sap. mont. IV/1 continue à battre les pal-planches métalliques, il est prévu d'aménager deux bacs sur le Rhône, assurant la navette entre amont et aval au travers de la brèche.

3. Enfin, la décision est prise de construire, selon le projet qu'on adopte définitivement, le pont de circonstance sur le Grand Canal.

L'Etat de Vaud commandera immédiatement le bois nécessaire, qui sera à pied d'œuvre au plus tard le dimanche 7 juillet.

\* \* \*

*Le pont de circonstance* devra être monté en toute diligence, car les cp. de pontonniers 1 et 2 démobilisant à la fin de la semaine suivante, le pont de colonne, qui est



Sonnette lourde du bat. sap. en pleine activit'.

l'unique passage pour l'instant, se démontera déjà jeudi soir, la troupe quittant la contrée dans la nuit du jeudi au vendredi 11/12 juillet.

On poussera donc les travaux avec le maximum d'intensité, mais il est clair que dans un délai si court et vu les conditions atmosphériques très défavorables, le chef du génie ne peut en garantir l'achèvement en 3-4 jours.

Aussi, par mesure de précaution, décide-t-on de construire parallèlement *une passerelle à câble*, de 2,50 m. de large, non praticable aux véhicules, qui devra être terminée pour jeudi matin (photo page 168).

Toutes ces dispositions reçoivent, le soir même, l'assentiment du cdt. de division.

Pour activer les travaux, le bat. de pontonniers 1, en stationnement à Lyss, dont les cp. 1 et 2 — comme on le sait — coopèrent aux travaux, enverra encore un détachement de pontonniers avec le matériel à sonnette lourde du bataillon, pour faire le battage des *palées* du pont de circonstance. Ce détachement arrivera par train à Villeneuve, puis se dirigera, par route, sur Chessel.

\* \* \*

Le lendemain, 5 juillet, le chef du génie se rend à Bulle pour prendre, avec le cdt. du bat. sap. 1, les mesures de dislocation du bataillon ; les sapeurs seront transportés dans la vallée du Rhône par chemin de fer et les «trains» par route, dans la journée du samedi 6 juillet ; leurs cantonnements seront à Rennaz et Noville.

Sitôt ordres donnés, le cdt. du bat. sap. 1 part avec le chef du génie pour procéder, sur les lieux sinistrés, à une reconnaissance du terrain et s'orienter sur les travaux prévus pour ses troupes, qui débuteront lundi matin à la première heure.

Nous arrivons à la journée du samedi 6 juillet. Une reconnaissance des terrains inondés, en aval du pont écroulé jusqu'au lac, est ordonnée. Il s'agit de se rendre compte de l'étendue des dégâts, notamment aux multiples passerelles qui franchissent le Grand Canal, et de compléter ainsi la documentation qu'avaient fournies les photos aériennes sur l'étendue du sinistre. Un détachement de pontonniers met à l'eau un ponton pour remplir cette mission.

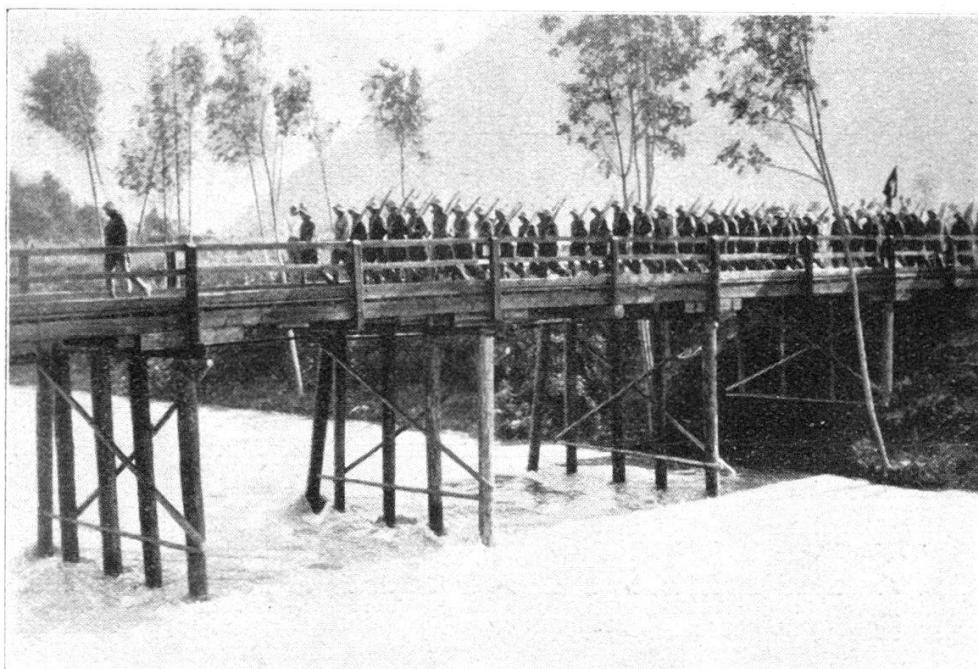
Dans la nuit du 6 au 7 juillet, l'eau dans le Grand Canal baisse d'environ 1 mètre. Il faut en conséquence replier le

pont de pontons, puis le reconstruire d'après le niveau de l'eau.

Dans la matinée du 7, ce travail est achevé.

Le lundi 8 juillet, le bat. sap. 1 commence la construction *du pont de circonstance* et il la poursuivra, en 3 équipes de 8 heures, jusqu'au jeudi après-midi 11 juillet.

On comprendra qu'à mentionner simplement le début



Défilé du Bat. sap. 1 (major Baumann) sur le pont remis le 11 juillet aux autorités civiles.

et la fin de cette construction, qui s'est faite sans aucun accident malgré le temps déplorable, on passe sous silence les difficultés nombreuses et l'effort très sérieux fourni par la troupe.

Le jeudi 11 juillet, à 1530, ce *pont de circonstance*, achevé à temps, subit les essais de charge en présence des représentants du Département des travaux publics. Le fléchissement maximum pour une charge de 8 tonnes ne fut que de 2 mm.

Et son inauguration fut suivie immédiatement du défilé du bat. sap. 1, qui passa, drapeau déployé, devant le cdt. de division (photo ci-dessus).

La passerelle suspendue, établie pour le cas où le pont de circonstance ne serait pas prêt au départ des pontonniers, devenait superflue ; elle a cependant été remise au canton de Vaud.

Et nous arrivons à la journée du vendredi 12 juillet, qui marque la fin de l'activité des troupes. Ce sont les travaux de démobilisation et chaque unité va rejoindre sa place de démobilisation, avec le sentiment d'avoir été utile au pays.

#### CONCLUSIONS.

Après avoir relaté l'activité de nos soldats, je crois opportun d'examiner encore la question de principe : celle qui se pose chaque fois que la troupe est appelée à porter secours à une population frappée par quelque cataclysme.

On doit alors se demander d'emblée si une telle mise sur pied est justifiée et il faut, dans cet examen, tenir compte avant tout des trois facteurs suivants :

1. *l'effet moral,*
2. *l'utilité pratique,*
3. *la question financière.*

*Au point de vue moral*, l'intervention de la troupe a, dans le cas qui nous occupe, très certainement apporté un réel réconfort aux populations sinistrées.

Outre que nos soldats les libéraient du service de garde, des soins de la circulation et de la protection des points menacés, leur présence était une preuve de la sollicitude des autorités du pays, et une affirmation de solidarité fédérale.

*Pratiquement*, cette intervention s'est révélée absolument nécessaire :

*a)* elle seule a permis le rapide établissement, à la brèche, du chantier qui devait permettre à l'entreprise de l'Etat d'ériger au plus vite le bâtardeau en fer destiné à fermer cette brèche ;

INONDATIONS DE LA PLAINE DU RHÔNE  
D'APRÈS LES RECONNAISSANCES DE LA COMPAGNIE DE PONTONNIERS 2



b) elle a rendu utilisables pour les camions lourds les chemins d'accès à la brèche, praticables d'abord seulement pour petits chars, insuffisants au transport des matériaux ;

c) elle a de même établi les communications téléphoniques entre le réseau civil et la brèche où s'organisaient les chantiers ;

d) elle a paré à l'inondation de Chessel et a rétabli le passage sur le Grand Canal, successivement par un bac, par un pont de colonne, par une passerelle de secours, enfin par un pont de circonstance approprié.

*Financièrement*, si l'appel de la troupe est un moyen sûr et rapide, il est toujours onéreux.

Dans le cas du Bas-Rhône, des considérations morales et humanitaires aussi bien que pratiques ont paru devoir l'emporter sur les considérations financières ; c'est tout à notre honneur.

Pour le Haut-Rhône, en revanche, le Conseil d'Etat valaisan nous paraît avoir été sage en renonçant à demander le concours de la troupe. En effet, la population n'était pas en danger, les voies de communications n'étaient pas entamées, et la direction des chemins de fer avait exécuté elle-même et sans perdre de temps les travaux nécessaires.

Le problème eût été différent si le pont du Canal, au nord du pont du Rhône, à Riddes, avait été coupé comme celui du Grand Canal à Chessel.

\* \* \*

Puisque l'occasion s'en présente, je dirai un mot encore au sujet des mesures à prendre en vue de prévenir de nouveaux accidents de *rupture de digue*.

La digue du Rhône, tant valaisanne que vaudoise, est à peu près contemporaine de la voie ferrée Sion-Bouveret.

Toujours entretenue avec des matériaux — sables et graviers — empruntés au lit du fleuve, elle n'est pas à toute épreuve.

Mais les terrains avoisinants étaient autrefois d'un petit

rapport et les dégâts causés par les inondations n'étaient pas de grande importance.

Il en va autrement depuis que ces terrains, autrefois incultes, ont été assainis à grands frais, dans les deux cantons, et que chaque année on engage de nombreux capitaux dans les cultures qui y sont pratiquées. Des millions y ont été investis.

Or, la digue est restée ce qu'elle était auparavant, entretenu, c'est vrai, mais non point renforcée comme elle doit l'être de toute nécessité.

Une entente à ce sujet s'impose entre les deux cantons intéressés, qui devront sans doute examiner s'il ne serait pas possible de « transformer le lit du fleuve ».

Ce sera l'œuvre de deux générations, mais ce travail est indispensable si l'on veut à l'avenir éviter des dégâts comme ceux qu'a causés l'inondation de juillet dernier.

\* \* \*

Avant de terminer, je tiens à relever les excellents rapports qui, au cours des journées passées dans la plaine du Rhône, n'ont cessé d'exister entre les autorités civiles et militaires. Cet esprit d'entente et de vraie collaboration a grandement facilité le travail, dès les pourparlers du début jusqu'à la fin de nos travaux.

Souhaitons, en terminant, aux populations sinistrées, de ne point revivre les heures d'anxiété qu'elles ont connues en ce mois de juillet 1935.

Colonel SCHAFFNER,  
chef du génie de la 1<sup>re</sup> division.