

## UTILISATION DU MULET DANS L'ARMÉE FRANÇAISE

---

par Claude Milhaud\* et Jean-Louis Coll\*\*

\**Vétérinaire Biologiste Général Inspecteur (2<sup>o</sup>s.), 18 avenue Jean Jaurès 92 140 Clamart.*

\*\* *Vétérinaire en Chef (C.R.) .Communication présentée le 16 octobre 2004.*

**Sommaire :** histoire résumée du rôle, de l'emploi et des conditions d'utilisation du mulet dans l'Armée française, notamment lors des campagnes coloniales (1830-1930), dans les Alpes (1870-1940) et durant la Seconde Guerre Mondiale.

**Mots clés :** Armée - France - Histoire - Mulet.

**Title:** Use of mules in the French Army

**Content:** A short overview of the role played by mules in the French Army and the way in which they were used during the colonial wars (1830-1930), in the Alps (1870-1940) and during the Second World War.

**Key words:** Army - France - History - Mules

\*

### INTRODUCTION

La sobriété, la robustesse et la sûreté de pied, propres au mulet ont, de tous temps, retenu l'attention de l'usager militaire.

Paradoxalement, alors que l'implication du cheval dans les entreprises guerrières est largement décrite depuis la plus haute antiquité, la contribution du mulet demeure obscure, si ce n'est généralement ignorée, au moins pour les armées françaises, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, après les premiers balbutiements de l'artillerie de montagne avec l'adoption en 1828 du canon de 12, tracté ou porté par des mulets, il faut attendre les leçons tirées des premières expéditions coloniales, puis l'apparition de la menace d'hostilités en montagne, pour voir les états-majors des pays alpins incorporer

officiellement et significativement les mulets dans les effectifs militaires.

Pour la France ce sera en 1888.

Cette présence officielle et structurée durera pratiquement un siècle. Elle n'a pas suscité, selon toute apparence, une volumineuse littérature, si ce n'est quelques articles relativement anciens, quasiment corporatistes, visant à essayer de promouvoir la place du mulet dans une armée moderne, et ce, bien au-delà, de ce que le réalisme peut actuellement suggérer.[ 5,7]

Ce propos sera articulé en deux points : un historique, pour avoir une idée générale de l'importance de la participation des mulets aux destins des armées françaises, avec à titre d'illustration l'approfondissement de cette contribution lors de la Campagne d'Italie (1943-1944) il sera proposé, ensuite, quelques réflexions sur les conditions d'emploi de ces animaux en situation opérationnelle.



Convoi de mules transportant du matériel de tranchées, Alsace, 1917 (documentation Roland Bruneau)

## HISTORIQUE

### 1830 -1930 : les campagnes coloniales

Lors de la conquête de l'Algérie (1830-1850) les difficultés rencontrées dans la pénétration des reliefs et les contraintes climatiques associées à la nécessité de recourir aux ressources locales, avaient conduit le commandement à utiliser ânes et mulets comme « échelon de transport » ces animaux de bât étant alors conduits et entretenus par des supplétifs autochtones.

La possibilité d'alléger le fantassin avec un train auxiliaire rustique, le plus souvent d'origine locale, constitue une expérience déterminante qui va être reprise dans toutes les expéditions coloniales de la France. En effet la

stratégie générale de ces entreprises était fondée, pour l'essentiel, sur la pénétration des territoires par des colonnes mobiles. Ainsi la légende veut que « le mulet ait conquis Madagascar ». [7] Il sera aussi largement mis à contribution pour l'occupation de l'Indochine [17] ou pour la pacification du Maroc, et ce, jusque dans les années 1930.

Parallèlement aux missions de transport du ravitaillement et des équipements, les mulets sont aussi utilisés lors de la conquête de l'Algérie pour le transport de petites unités d'infanterie montée, nomadisant à dos de mulet et combattant à pied. Ce type d'unités déjà envisagé par Bonaparte pendant la campagne d'Egypte, intermédiaire entre la cavalerie et l'infanterie, a vu le jour en 1843, proposé par le fameux Yousof. Leur efficacité pendant la

conquête, en terrain montagneux et en situation de guérilla, conduit à leur reconstitution lors des révoltes d'Oranie en 1881. Les compagnies « montées » deviennent alors un élément quasi permanent des bataillons de la Légion Etrangère servant en Afrique du Nord. Après une période de mise au point lors de la campagne du Mexique elles participent, au début du siècle, activement à la pacification des confins algéro-marocains puis aux opérations conduites au Maroc jusque dans les années 1930. Fondées sur le principe de deux hommes utilisant la même monture, elles allient la puissance de feu de l'infanterie à une très grande mobilité. La progression est fondée sur l'alternance de cycles d'une heure de marche et d'une heure en selle, suivis d'une phase de repos, deux hommes se relayant sur la même monture, le tout à la vitesse de 6,5 à 7 km par heure.[ 21]

### **1870 -1890 : la création des troupes alpines**

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle les états-majors européens envisagent l'extension du champ de bataille aux zones montagneuses et en particulier aux Alpes [13].

Dans cette orientation l'Autriche-Hongrie, dès les années 1870, met en ligne 15 compagnies alpines renforcées par 30 batteries de montagne. A partir de ce modèle les Italiens créent en 1872 le Corps des « *Alpini* », au recrutement, à l'équipement et à l'entraînement spécifiques. Sa logistique est assurée par 34 mulets au niveau de la Compagnie, 11 au Poste de commandement (PC) de bataillon, 7 au PC de régiment, et 136 dans chaque batterie d'artillerie. Ainsi, en 1888, près de 9000 mulets sont-ils mis à la disposition des troupes alpines italiennes. [4]

Cette éventuelle menace italienne sur les Alpes entraîne une réaction de la part des autorités françaises. Sous l'impulsion du commandant Arvers des bataillons de chasseurs à pied aguerris par des séjours opérationnels en Algérie et en Tunisie, sont progressivement envoyés en manœuvre dans les hautes vallées alpines. Les enseignements tirés de ces expériences tant sur le plan tactique que sur le plan des équipements aboutissent à la création

des troupes alpines françaises, par la loi du 24 décembre 1888. [13]

Les mulets devenus familiers aux bataillons de chasseurs à pied lors de leurs campagnes en Afrique du Nord vont immédiatement accompagner les Bataillons Alpins de Chasseurs à pied. Dans cette nouvelle organisation des troupes de montagne chaque compagnie est dotée d'un échelon de 7 mulets, l'état major de bataillon de 8 mulets, et la batterie d'accompagnement transporte ses 6 pièces de 65 avec 18 mulets.

### **1890 - 1940 : l'artillerie de montagne**

Dans un contexte alpin, l'importance et la difficulté des marches d'approche des fantassins n'ont rien de commun avec les colonnes de pénétration outre-mer [1]. Aussi la fonction d'allègement de l'infanterie apparaît-elle relativement secondaire en comparaison avec le transport de l'artillerie.

La première utilisation en terrain accidenté de pièces d'artillerie spécialement conçues est rapportée pendant la guerre d'Espagne (1808). Il s'agit d'une initiative locale mettant en ligne des canons de 3 ou de 4, et des obusiers de 12, fondus sur place. Les conditions de leur transport ne sont pas précisées. Cependant compte tenu du contexte ibérique on peut supposer qu'il s'agissait déjà de mulets.

En 1828 est officiellement adopté l'obusier de 12, dit système « Valée », démontable en 2 fardeaux de 100 kg, bouche à feu, affût et roues, portés par deux mulets (bât modèle 1828) ou tracté par un seul mulet si le cheminement le permet. Ces obusiers utilisés par les unités de débarquement outre-mer participent à la prise d'Alger puis sont ensuite régulièrement utilisés par les colonnes de Bugeaud.

En 1888 la création des troupes alpines entraîne la mise en service d'un canon de 80mm dit « de montagne », réparti en trois fardeaux de 100kg (la pièce, l'affût, la rallonge de flèche et les roues) portés par 3 mulets (bât

modèle 1880) ou tractés, à l'aide d'une limonière de crosse, par un mulet. Lors des campagnes coloniales de la fin du siècle : Afrique de l'Ouest, Cambodge, Tonkin, Chine ce canon démontable sera tracté ou porté essentiellement par des chevaux locaux, exceptionnellement par des dromadaires ou des éléphants, le transport de mulets depuis la métropole se révélant long et périlleux.[20]

Au début du XX<sup>e</sup> siècle l'artillerie de montagne est dotée du nouveau canon de 65 mm « de montagne » plus performant mais plus lourd, à quatre fardeaux (la pièce, le frein, la flèche, et les roues) portés par quatre mulets. Quarante quatre batteries équipées de ce canon participeront à la première guerre mondiale sur divers fronts, notamment dans les Balkans.

En 1925, adoption du 75 de montagne « Schneider » d'un poids de 650 kg répartis sur 7 mulets. Par temps de neige, le canon est éventuellement arrimé sur un traîneau luge « Gielly » tiré par un mulet, souvent aidé par les servants.

Enfin, en 1934 deux canons sont en dotation, le 75 de montagne et un 155 court « Schneider » qui n'est plus porté par des mulets mais tracté par un camion ou un engin spécialisé.

### **1942-1943 : campagne de Tunisie**

Si jusqu'en 1940 le mulet des troupes alpines a pour rôle essentiel le transport de l'Artillerie, les conditions particulières des campagnes de la libération voient se renouveler la conception du transport muletier.

A l'issue de la débâcle de 1940 les forces autorisées en Afrique du Nord par les conditions de l'armistice sont des forces dites de souveraineté, destinées au seul maintien de l'ordre local. Ces forces, constituées pour l'essentiel d'autochtones, demeurent par définition sous-équipées. Cependant, dans les semaines qui suivent le débarquement des Alliés au Maroc et en Algérie (8 novembre 1942), elles sont engagées, en l'état, aux côtés des Alliés sur le front de Tunisie. Dépourvues d'équipements modernes, en particulier de véhicules automobiles, une

grande partie de leur logistique est fondée sur le mulet Nord africain qui leur confère rusticité et aptitude au combat en terrain accidenté. Dans les conditions difficiles d'un hiver rigoureux et pluvieux, elles étonnent les alliés par leur tenue face à l'*Afrika Korps*, adversaire très bien équipé et particulièrement aguerris.

### **1943-1944 : campagne d'Italie**

Les enseignements de la campagne de Tunisie ne sont pas, en ce domaine, immédiatement appliqués au moment d'équiper les divisions mobilisées en Afrique du Nord qui se préparent à débarquer en Italie [2].

Ainsi les trois grandes phases de la mise en place du Corps Expéditionnaire Français en Italie se caractérisent par une participation de plus en plus importante des éléments muletiers au fur et à mesure qu'augmentent les difficultés rencontrées par les alliés dans les Abruzzes.

*Première vague.* Début décembre 1943 la 2<sup>e</sup> Division d'Infanterie Marocaine débarque à Naples. Equipée par l'Armée américaine, ses canons sont tractés et son train de combat motorisé, elle ne dispose plus que 250 mulets. Forte de 10.000 fantassins dont 74% de marocains elle est accompagnée par un élément d'infanterie légère de montagne : le 4<sup>e</sup> Groupement de Tabors Marocains qui, lui aussi, est paradoxalement engagé sans ses mulets.

*Deuxième vague.* En janvier 1944, débarque à son tour la 3<sup>e</sup> Division d'Infanterie Algérienne elle aussi équipée par l'Armée américaine. Cependant les premières difficultés rencontrées ont conduit à conserver la dotation initiale de 785 mulets qui soutient les 3000 hommes du 3<sup>e</sup> Groupement de Tabors Marocains chargé, en montagne, des missions d'éclairage de cette division.

*Troisième vague.* Fin février, arrivée de la 4<sup>e</sup> Division Marocaine de Montagne, compte tenu de l'expérience durement acquise dans les combats de montagne depuis le début janvier cette division débarque avec un double train de

combat, automobile et muletier, avec en particulier 535 mulets pour chacun de ses trois régiments d'infanterie de montagne. Son régiment d'artillerie comprend trois groupes de 75 transportés sur mulets. Un peu plus tard elle est rejointe notamment par le 1<sup>o</sup> Groupe de Tabors Marocains vétéran de Tunisie qui débarque avec ses 600 mulets « organiques ».

Au printemps la préparation de l'offensive de rupture de mai 1944 entraîne la formation, d'un Corps de montagne constitué par la 4<sup>o</sup> Division Marocaine de Montagne associée aux Groupements de Tabors accompagnés de leurs 4000 mulets. L'artillerie de ce corps de montagne, complètement repensée utilise non seulement ses pièces réglementaires de 75 mais aussi des pièces de 90 et de 105 d'origine américaine ayant fait l'objet d'une adaptation circonstancielle au transport muletier.

Ce corps de montagne provoque par sa puissance de feu et ses capacités manœuvrières la rupture du front allemand. Après le choc initial, il parcourt, entre le 15 et le 31 mai 1944, 80 kilomètres à vol d'oiseau dans un terrain très accidenté et défendu avec acharnement. Il ouvre ainsi la route de Rome aux alliés, en combattant de jour et de nuit, au rythme des goumiers et de leurs mulets [2].

Parallèlement, les trois autres divisions françaises font assurer, depuis février, leur ravitaillement de premier échelon par dix compagnies muletieres du Train soit 2640 mulets (264 mulets et 207 hommes par compagnie) [2].

Au total, le Corps Expéditionnaire Français en Italie termine sa campagne avec un effectif moyen arrondi, pour les trois derniers mois, à 10.000 mulets. Au cours de la campagne cet effectif moyen a subi un taux de pertes global voisin de 15%. [15] Alors que plus de 50 % des 2500 mulets blessés lors de cette campagne sont récupérés [5].

La remonte muletiere du Corps Expéditionnaire Français en Italie est assurée par les ressources propres de l'Afrique du

Nord. Ces ressources complétées, soit par les prises à l'ennemi, soit par des achats locaux, sont suffisantes. Elles permettent même de contribuer à la création des compagnies muletieres de trois divisions de la 5<sup>o</sup> armée des Etats Unis (les divisions *Texas*, *Oklahoma*, *Louisiane*) et à la remise à niveau des compagnies muletieres de la 4<sup>o</sup> Division Indienne [8].

En effet, en ce domaine les ressources de l'Afrique du Nord sont relativement importantes. Elles résultent d'une politique de production locale qui a été adoptée, dès 1832, en raison des qualités fondamentales des élevages locaux dont, en particulier, les aptitudes de la jument Barbe à la production mulassière.

Suscitant peu l'intérêt du Service des Remontes la production des mulets a été, dans ces territoires, l'apanage des Services de l'Elevage. Après l'introduction sans grand succès de baudets du Poitou par des syndicats d'éleveurs le choix s'est définitivement porté sur le baudet des Pyrénées d'un modèle et d'une rusticité mieux adaptés [7].

La production est classée selon la norme quelque peu artificielle distinguant le mulet de bât d'infanterie, du mulet de bât d'artillerie ou de celui du train. Dans la pratique il est reconnu d'une part, un mulet léger, destiné au train de combat de l'infanterie, souvent d'origine kabyle ou rifaine, animal de 350 kg réputé nerveux, d'autre part, un mulet plus étoffé, plus lourd issu des régions de Fès ou de Sétif utilisé au transport des pièces d'artillerie. Enfin, souvent produit pour le travail dans les exploitations agricoles à partir de juments bretonnes, un mulet de 550 kg est réservé au transport logistique [8]. On peut tenter d'évaluer la capacité globale de production de l'Afrique du Nord dans les années 40. En se fondant sur le nombre de 450 baudets répertoriés, servant 15 à 20.000 juments, on peut estimer à une dizaine de milliers de produits annuels aptes à satisfaire, après sélection, les besoins des unités du Corps Expéditionnaire Français en Italie [14].

Au cours de cette campagne non seulement les éléments muletiers ont autorisé un appui d'artillerie là où cela apparaissait comme impossible à l'adversaire, mais ils ont assuré le ravitaillement d'une infanterie certes allégée mais nombreuse et combattant loin de toute route carrossable. A ces missions traditionnelles s'est adjointe celle du transport des blessés. En effet l'importance et la rudesse de la bataille engagée en pleine montagne provoquèrent un afflux de blessés là où les ambulances ne pouvaient aller. Des mulets spécialement équipés, comme cela est exposé plus loin, jouèrent alors un rôle primordial dans l'évacuation des blessés [6].

### **1944-1945 : campagnes de la Libération**

Regroupés à Gênes, 8.000 mulets sont transférés d'Italie en Provence et engagés dès le 30 août 1944. Ils participent au soutien des unités nord africaines dans les Vosges, en Alsace, en Forêt Noire et terminent la guerre en Autriche (3). Leurs effectifs sont d'environ 12.000 au 8 mai 1945, le taux de pertes de l'ordre de 6% pendant ces campagnes, ayant été compensé par des animaux reçus d'Afrique du Nord et par les récupérations effectuées au détriment de l'Armée allemande.

### **1945-1962 : décolonisation**

Les guerres qui précèdent l'indépendance de l'Indochine puis de l'Algérie se déroulent sur des terrains où les mulets vont encore être mis à contribution. Mais cette fois pratiquement au seul profit d'éléments isolés éloignés des axes routiers et non plus au profit de la logistique lourde de grandes unités combattantes.

*En Indochine* de nombreuses régions sont caractérisées par un terrain accidenté, couvert par une végétation du type jungle et par la rareté ou la vulnérabilité des routes. Par ailleurs, la présence de nombreuses unités nord africaines entraîne quasi automatiquement celle des mulets. Ainsi plus de 3.000 mulets et poneys chinois sont utilisés pour le ravitaillement des postes isolés ou pour accompagner des colonnes de pénétration.

La préférence est alors donnée par les hommes de terrain aux poneys plus petits et donc plus aptes à circuler sur les étroites pistes taillées au coupe-coupe. Cibles très vulnérables, les convois muletiers sont fréquemment harcelés par les éléments du Viêt-minh. Au cours de cette campagne pour la première fois dans les armées françaises des mulets et des poneys sont transportés en avion. A cette occasion un modèle de bas-flancs et de sol adaptés et démontables est mis au point.

Enfin les circonstances très difficiles de la fin de la présence des troupes françaises sur le territoire indochinois conduisent à une décision exceptionnelle. L'ordre est donné d'abattre et de consommer environ le dernier millier de ces précieux auxiliaires [12].

*En Algérie* la dispersion des postes, conséquence de la stratégie de quadrillage entraîne en terrain montagneux de nombreux problèmes de ravitaillement. A partir de 1954 sept compagnies muletieres encadrées par les régiments du Train dispersent sur le terrain plus de 2000 mulets.

Par ailleurs, le concept des unités d'infanterie montée est transitoirement repris. Les bataillons de tirailleurs algériens en sont dotés (une section par compagnie), puis quelques harka et groupes d'autodéfense. De 1957 à 1960 l'effectif moyen de mulets peut être évalué à 2500.

De son côté l'ALN (« Armée de libération nationale » algérienne) utilise des mulets pour ses liaisons, son ravitaillement et éventuellement le transport de ses blessés [11].

### **1975 : fin de la présence des mulets dans l'Armée française**

A l'issue de la guerre d'Algérie quelques mulets persistent dans des unités alpines, plus au titre des traditions et du maintien d'un certain savoir-faire que dans une perspective utilitaire précise. Finalement les derniers mulets de l'armée française, gérés par le 541<sup>e</sup> Groupe Vétérinaire de Tarbes, sont retirés des effectifs en 1975.

## **EMPLOI ET CONDITIONS D'EMPLOI DU MULET DANS L'ARMÉE FRANÇAISE**

Animal de bât, sobre et robuste, le mulet a été utilisé par les armées pour sa capacité de transport en terrains ou sous des climats difficiles. Il a ainsi transporté équipement et ravitaillement lorsqu'il s'agissait d'alléger le fantassin, a participé au soutien logistique des grandes unités en livrant ravitaillement, carburant et munitions, a assuré la mise en place tactique des pièces d'artillerie en montagne, a approché de la zone d'engagement l'infanterie montée ou en a évacué les blessés.

Bien entendu, son emploi obéit à quelques conditions et contraintes.

### **Personnel**

Le mulet doit être, en premier lieu, servi par un personnel rustique capable de longues marches par tous les temps, et qui de surcroît possède l'expérience de l'entretien des animaux en général et du mulet en particulier. L'aptitude des montagnards nord africains se révélera, en ce domaine, irremplaçable. Lors de la campagne d'Italie la pénurie de cette catégorie de personnel conduit le commandement à confier deux et parfois trois mulets à un même homme ce qui ne va pas sans difficultés tant en convoi que pour les soins d'entretien. Dans le même ordre d'idées, ce recrutement partiellement tari pendant la guerre d'Algérie, amène à la création, par le Train, d'un centre d'instruction spécialisé [11].

### **Capacité de transport**

Selon la taille du mulet et selon la difficulté ou la longueur des transports, la charge tolérée varie entre 100 et 150 kg y compris le bât d'un poids de 40 kg pour le bât réglementaire français, adopté en 1880 et utilisé jusqu'en 1975..... !!!! Il est rapporté que les modèles les plus importants auraient pu porter des charges allant jusqu'à 180 kg soit près de 30% de leurs poids. Les opérations de chargement

réalisées à bras d'homme, sont particulièrement délicates dans l'artillerie de montagne, compte tenu d'une part de la taille des mulets choisis dans ce cas parmi les plus grands et d'autre part du poids de chacun des fardeaux. S'ajoute à ces difficultés la nécessité de pratiquer une mise en place soigneuse pour éviter de blesser l'animal et pour garantir son équilibre [1].

### **Choix des itinéraires**

L'utilisation des mulets présente certaines limites en plus du poids des fardeaux. Ainsi le choix des itinéraires doit-il être soigneux. En effet, le convoi muletier handicapé par sa lenteur et par une dispersion quasi impossible doit éviter plus que toutes autres les vues de l'ennemi. A défaut de cheminements protégés il doit circuler de nuit. Pour l'anecdote, rappelons que dans un souci de camouflage les compagnies muletieres anglaises opérant en Italie badigeonnent les mulets à robe claire avec une solution de permanganate [8].

Par ailleurs, la largeur de ce cheminement doit être supérieure à 1,50m et sa hauteur utile supérieure à 2m. La longueur des étapes journalières ne peut guère dépasser 40 km et la mise à disposition de quantité d'eau relativement importante (40 à 50 litres par jour et par animal) est à prendre en compte.

### **Entretien**

La sobriété du mulet a été particulièrement appréciée pendant les campagnes coloniales lors d'opérations en zones pauvres en fourrage ou en céréales européennes, au cours desquelles il a été souvent nécessaire de recourir à des succédanés tels que le paddy ou le manioc à Madagascar, les tiges feuillues de bambou en Indochine.

Il doit être noté que dans les années cinquante les contraintes de ravitaillement des mulets eux-mêmes avaient été semble-t-il partiellement surmontées par la mise au point de « briquettes nutritives » vitaminées, d'un poids unitaire de 1,750 kg et dont deux suffisaient à assurer la ration journalière d'un mulet de type bât d'infanterie [9]. Il ne semble

pas que cette proposition ait dépassé le stade des expérimentations

### **Soutien vétérinaire**

Sur un plan général la légendaire robustesse du mulet lui a permis de supporter les aléas des différentes campagnes et ceux des grandes concentrations d'animaux bien mieux que ne l'ont fait les chevaux. Cependant lors des campagnes coloniales il ne peut échapper complètement aux maladies tropicales. Sa résistance se révèle alors variable en fonction de son origine, les mulets locaux ou d'origine sub-tropicale supportant mieux les contraintes climatiques [16,17].

A titre d'exemple pendant la campagne d'Italie les blessures par éclat d'obus constituent la cause majeure de mortalité alors que les blessures de harnachement et les atteintes par coup de pied sont à l'origine de l'essentiel des indisponibilités.

Le soutien vétérinaire des 10.000 mulets et du petit millier de chevaux du Corps Expéditionnaire Français en Italie est alors assuré par 44 vétérinaires répartis dans les unités endivisionnées et dans quatre formations spécifiques: deux ambulances vétérinaires déployées à proximité des troupes engagées et chargées des soins d'urgence ainsi que des évacuations, un groupe mobile de remonte en position intermédiaire assurant la remise à niveau quotidienne des effectifs, et un hôpital vétérinaire d'armée installé à l'arrière, chargé des soins longs, des convalescents et de la remise en état des animaux récupérés. Ainsi l'hôpital vétérinaire d'armée traite 1500 mulets de l'Armée italienne capturés pendant les opérations de libération de la Corse et atteints de gale, maladie signant la misère physiologique des grands effectifs équin [5].

### **Evacuation des blessés**

Inspiré des techniques utilisées par les algériens pour leurs propres blessés lors de la conquête de l'Algérie, l'Armée française met en jeu un harnachement adapté au transport des

blessés par les mulets lors de la guerre de Crimée (1854-1855). Cet équipement consiste en la fixation au bât standard soit de deux civières pliantes soit de deux sièges à structure métallique baptisés cacolets placés de part et d'autre du dos de l'animal. Dans le premier cas les blessés sont transportés couchés dans le second assis. L'efficacité de ce mode d'évacuation en terrain difficile et par tous les temps conduit alors les Anglais à l'emprunter aux forces françaises [15].

Son emploi se retrouve pendant le premier conflit mondial sur les zones montagneuses d'affrontement, en particulier, dans les Balkans.

Mais surtout il va rendre des services fort appréciés pendant la campagne d'Italie aussi bien dans l'armée française que dans les armées alliées pour évacuer le très grand nombre de blessés, lié à l'acharnement des combats et à l'importance inhabituelle des effectifs engagés en montagne. Les bataillons médicaux de soutien sont renforcés par des sections muletieres d'évacuation au moment des phases offensives et chaque poste de secours de bataillon d'infanterie de montagne est organiquement doté de 6 mulets baptisés par un médecin de « mulets porte-blessés ». Quatre de ces six animaux sont équipés de cacolets et deux de brancards. Les mulets les plus lourds étant réservés au transport de l'artillerie de montagne, les « mulets porte blessés », de modèle plus léger ne sont chargés dans ces circonstances qu'avec un blessé [6].

En dehors de ses aptitudes tout terrain le mulet « porte blessés » présente l'avantage d'être relativement confortable pour le blessé assis ou couché.

Cependant son emploi n'est pas aisé. Les dimensions des brancards ou des cacolets conduisent à une largeur hors tout voisine de 1,8 m. Enfin si l'on tient compte du caractère relativement oscillant de la marche d'un mulet chargé, la largeur minimum du cheminement à choisir n'est pas éloignée de 2 m [15]. Ajoutons à cela que les convois d'évacuation des blessés doivent pouvoir croiser les convois muletiers de ravitaillement circulant en sens inverse. Il est



évident que le choix du cheminement devient alors délicat. Par ailleurs l'évacuation par mulets mobilise, pour un blessé, trois à quatre brancardiers qui interviennent dans les passages délicats en déchargeant les blessés ou qui, en outre, aident à la maîtrise des mulets souvent effrayés par les tirs d'artillerie. Et ce d'autant plus vivement s'ils ont déjà été pris pour cible par les mortiers ennemis.

### CONCLUSION

Pendant plus d'un siècle le mulet, équidé sobre, robuste et de pied sûr, s'est révélé un auxiliaire précieux de l'Armée française. Il l'a accompagnée chaque fois que le terrain ou le climat éprouvaient les hommes.

Finalement peu engagé dans les rares combats qui se sont déroulés dans les Alpes, son sort opérationnel a été essentiellement lié à celui de l'Armée d'Afrique, aussi bien lors des campagnes coloniales que dans certaines phases des deux guerres mondiales.

L'utilisation militaire du mulet n'est ni une exclusivité française ni même celle des autres pays alpins.

Nos alliés en Italie ont eu, eux aussi, recours à sa collaboration. Il faut dire qu'ils en avaient une solide expérience préalable ; que ce soient les anglais aux Indes et en Extrême-Orient ou que ce soient les américains lors de la conquête des territoires de l'Ouest.

Par contre l'Armée allemande préféra au mulet les poneys de Russie et de Pologne ou les chevaux Heflinger d'origine scandinave [18].

Correspondant à l'état de la technique et de la société de la fin du XIX<sup>e</sup> et de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le mulet n'a plus sa place dans les armées modernes. Son intérêt en ce domaine n'est plus qu'historique.

### REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. **Arublet R** (1988) - « L'artillerie de montagne ». *Rev. Hist. Armées* **170** : 33 - 38.
2. **Carles P** (1988) - « Actions en montagne du Corps Expéditionnaire Français en Italie 1943-1945 ». *Rev. Hist. Armées* **170** : 64-74.
3. **Dagain R** (1963) - « Les effectifs équidés (chevaux et mulets ), le nombre de vétérinaires en service dans l'Armée française et les pertes en personnels et en animaux éprouvés pendant la Seconde Guerre Mondiale ( 1939 – 1945 ) ». Fiche non publiée (archives ITSVBA).
4. **Deleuze G** (1988) - « Le danger italien et les Alpes dans le contexte international de 1871 à 1888 » *Rev. Hist. Arm.* **170** : 2-9.
5. **Duraud P** (1953) - « Le rôle des unités muletieres dans une guerre de montagne moderne. Mission dévolue à l'AV 541 pendant la campagne d'Italie ». *Rev Vét.Mil.*, **8** : 1 -13
6. **Forissier R** (1994) - « Le corps expéditionnaire français dans la campagne d'Italie et son service de santé (déc 1943-juil 1944) ». *Médecine et Armées*, **22** (8) : 635- 671
7. **Kerloc H** (1957) - « Utilité du mulet de bat dans une guerre future. Actualité de son emploi à Madagascar ». Conférence (archives ITSVBA - classé F/01/03/O9)
8. **Kershaw GF** (1946) - «The part played by animal transport in crossing the Gothic Line». *Journ. Roy. Vet. Corps* **17** (4): 125-130.
9. **Leroy P** (1948) - « Les rations alimentaires dans les armées françaises et étrangères ». *Rev Vét.Mil.*, TIII, **4** : 386-403.
10. **Litaize** (1954) - *Procès-verbal de convenance concernant l'installation d'une compagnie muletière à Moramanga.* (archives ITSVBA)

- 11. Noulens T** (2001) - *Utilisation des animaux pendant la guerre d'Algérie (1954-1962)*. Mémoire de DEA en histoire militaire, défense et sécurité.
- 12. Pasquini M** (1956) - « Le service vétérinaire dans la guerre d'Indochine ». *Rev.Corps Vét.de l'Armée*, **1** : 52-65.
- 13. Puel de Lobel F** (1988) - « La vocation alpine des chasseurs à pied ». *Rev. Hist. Armées* **170** :10-19.
- 14. Robin L** (1958) - « Le service vétérinaire de l'Armée et l'élevage du cheval en Afrique du Nord ». *Rev.Corps Vét.de l'Armée*, **1** : 86-94.
- 15. Smith DFG** (1960) - «Casualty evacuation in moutain warfare by mules, with particular reference to the french mule litter and the cacolet ». *Journ. Roy. Vet. Corps* **31** (3): 128-133.
- 16. Tatin** - « Voyage à Madagascar. Hovas, mœurs, coutumes ». Conférence du Vétérinaire en 1<sup>o</sup> Tatin faite au 31<sup>o</sup>Régiment d'artillerie. Début XX<sup>o</sup>siècle (archives de l'ITSVBA - classé L/05/05)
- 17. Voinier** (1888) - « Corps expéditionnaire au Tonkin ». Extraits du rapport du vétérinaire chef de service (années 1886-1887). *Rec.Méd. Hyg.Vét.Mil.* **2** : 7-49
- 18. Wilkins JH** (1950) - «The veterinary and remount services of the German army». *Journ. Roy. Vet. Corps* **21** (1): 12-19.

#### REFERENCES COMPLEMENTAIRES

- 19. Decker M** (1988) - « L'artillerie de montagne. Le matériel de montagne dans les campagnes du XIX<sup>o</sup>siècle ». *Les carnets de la Sabretache*, **95** (4) : 153-156.
- 21. Carles P** (1993) - « Les tenues que nous avons portées. La compagnie montée de la Légion Etrangère – 1946-1949 ». *Les carnets de la Sabretache*, **115** (1) : 6-11.