Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera

Band: 83=103 (1937)

Heft: 4

Artikel: Conférence sur l'automobilisme militaire

Autor: Altmayer, René

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-14705

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: 12.07.2025

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

Conférence sur l'automobilisme militaire

par le Général *René Altmayer* de l'Armee française

prononcé devant Messieurs les Officiers de la Société Suisse des Officiers, le lundi 1er février 1937 à Genève, le mercredi 3 février 1937 à Lausanne, le jeudi 4 février 1937 à La Chaux-de-Fonds, le vendredi 5 février 1937 à Berne, le lundi 8 février 1937 à Zurich, le mercredi 10 février 1937 à Winterthour, le jeudi 11 février 1937 à Aarau.

Messieurs,

Laissez-moi, tout d'abord, vous dire — très simplement — combien je suis sensible à l'honneur qui m'est fait de prendre ce soir la parole devant vous.

D'autant plus, qu'au cours de l'agréable voyage que je vais accomplir dans votre beau pays, j'aurai le plaisir, dans les différentes sections de la Société Suisse des Officiers, de retrouver les figures amies de camarades avec lesquels j'ai été heureux de travailler à l'Ecole de Guerre de mon armée.

* * *

Nous allons donc nous entretenir de l'utilisation militaire de l'automobile et de ses répercussions sur l'emploi des troupes.

Compte-tenu de ce fait constant que l'évolution de la guerre, dans la suite des temps, a surtout été régie par les progrès de tous les objets matériels dont on y faisait usage — à la seule lumière de l'expérience historique — peut-on affirmer qu'un bouleversement aussi important que l'automobile dans les moyens de transport des hommes devait et doit nécessairement influer sur la tactique et sur la stratégie. Nous nous attacherons à élucider ce problème d'une façon complète. Notre réponse à cette première question sera affirmative — et, à notre avis, essentielle car elle permet de s'avancer avec assurance sur les voies nouvelles si l'on admet, avec votre Jomini, que l'histoire raisonnée de la guerre est la meilleure école où l'on puisse apprendre à la bien faire, à condition d'y chercher les leçons et non des exemples.

S'il en est ainsi, ne convient-il pas ensuite d'étudier l'histoire de l'automobile militaire depuis que, au début de la grande guerre, il fut introduit dans les armées — de préciser les formules auxquelles, présentement, on a abouti pour l'établissement et l'emploi des matériels ainsi que les répercussions de cet emploi sur l'organisation des armées.

Ces considérations constitueront la première partie de notre entretien.

Nous examinerons ensuite quelle peut être l'influence sur la tactique et sur la stratégie de l'emploi du matériel automobile actuel.

Mais, à tout engin nouveau, à tout emploi nouveau des troupes qui en découle, s'est toujours opposé, à titre de parade, un autre engin, un autre emploi. Il y a des engins et une tactique anti-chars...

On ne saurait s'en désintéresser si l'on veut faire complétement le tour des matières qui nous intéressent aujourd'hui.

Nous traiterons ces différentes questions dans la seconde partie de cette conférence.

Et, pour terminer, nous essaierons d'esquisser rapidement la physionomie d'une manœuvre automobile d'ensemble.

Les phénomènes de la guerre sont de nature si complexe avec leurs éléments matériels, intellectuels et moraux qu'on s'en forme difficilement une idée exacte.

Des causes très diverses contribuent à déterminer, dans un temps et chez un peuple donnés, la manière de combattre et de préparer la bataille. Certaines d'entre elles, et non des moins importantes, sont d'ordre moral; par exemple les passions qui animent les combattants, les qualités propres à chaque race, les institutions politiques; mais, si l'on embrasse l'histoire de la guerre en général, pendant une longue période, les causes de cette nature varient d'un jour à l'autre, se contrarient et se neutralisent. Les grandes transformations du combat et de la guerre, leur évolution sont dues surtout à la transformation de tous les objets matériels dont on fait usage dans le combat... encore que l'utilisation des armes nouvelles ait toujour suivi de loin les progrès de la technique.*

Le combat antique — que nos études classiques nous ont habitués, à tort, à considérer sous l'aspect unique de phalanges et de légions rigides et lourdes, combattant en rangs pressés de piquiers n'a cessé pourtant de se transformer suivant les progrès des moyens matériels.

L'emploi de l'arc, de la fronde et de la javeline a permis la création de troupes à pied légères et détachées des gros; l'invention de l'acier a entrainé la formation d'une infanterie mixte combattant simultanément avec la pique, le glaive et la javeline ainsi que la constitution de la légion manipulaire plus souple que la phalange.

Dès le Vme siècle avant J. C., dès Marathon, la supériorité du mouvement sur la force brutale des luttes de la première histoire était acquise et reconnue.

Lorsque le cheval intervint comme moyen de combat avec les Orientaux, les Macédoniens et les Carthaginois — il accrut,

*) Voir le livre du Général Colin «Les Transformations de la Guerre» dont on s'est largement inspiré dans cet exposé rapide des influences du matériel sur l'emploi des troupes.

dans des proportions considérables, la puissance offensive des armées et l'envergure des opérations sur le champ de bataille — surtout quand il fut pourvu de selles et d'étriers et quand les cavaliers se couvrirent de cuirasses et de cottes de maille. Le tirailleur ionien avait détruit la phalange dorienne; les manipules romains avaient rompu la phalange macédonienne mais la cavalerie eut raison des uns et des autres. Pendant plus d'un millénaire — avec Alexandre, Annibal et César, dans les armées consulaires ou impériales et dans celles du Moyen-Age — elle resta l'arme décisive, attaquant et manœuvrant, débordant l'ennemi du flanc ou à revers. L'infanterie n'avait plus pour mission que d'arrêter ses charges.

La poudre devait transformer la guerre. A Morat, Charles le Téméraire fut battu par les Suisses parce que ceux-ci avaient et employaient bien 6000 armes à feu de main. Et les décharges d'artillerie déterminèrent l'issue des batailles de Marignan et de Pavie.

Du milieu du 15me à la fin du 18me siècle, les Etats, pour des raisons financières, ne purent se constituer de puissantes artilleries. Mais l'arme à feu portative donna à l'infanterie une valeur offensive: d'autant plus grande qu'elle devenait plus puissante, d'un maniement plus facile, d'un chargement plus rapide — l'arquebuse étant remplacée par le mousquet, auquel, plus tard, devait se substituer le fusil. Elle lutta, non sans peine, contre les préjugés mais, finalement, dans son testament militaire, Frédéric II affirmait «que les batailles se gagnent par la supériorité du feu». C'était là un mot décisif qui marquait une ère nouvelle pour le combat. C'était toujours la cavalerie, aux ailes, qui donnait le coup de grâce et entrainait la victoire, comme il advint aux temps de Gustaphe-Adolphe, de Condé et de Turenne. Mais c'était l'infanterie qui la rendait possible en frappant fort.

Pendant ces trois siècles on ne cessa de l'augmenter et dans les dernières batailles du 17me siècle l'efficacité de la mousqueterie avait produit une impression si vive qu'elle déterminait seule les dispostions prises pour le combat. Il s'agissait d'y ranger les troupes à pied en vue de la lutte par le feu sur une ligne continue occupée par elles sur toute la largeur du terrain de la lutte. De là ces déploiements linéaires qui furent caractéristiques des ordres de bataille pendant plus d'un siècle et aboutirent à des conséquences si importantes pour la conduite des armées.

Cependant, la guerre était lente — non pas, comme on l'a dit souvent, que les souverains, dans un intérêt dynastique, eussent la préoccupation constante d'économiser leurs effectifs — non pas que le souci des ravitaillements et des magasins

limitât la capacité de mouvement — mais parceque les armées, pour opposer à l'adversaire un mur de feu ininterrompu, se mouvaient tout d'une pièce, étaient longues à se déployer, ne pouvaient évoluer, se morceler, changer de direction rapidement.

Or, vers la fin du 17me siècle, le tir de l'infanterie commenca à devenir assez puissant et assez rapide pour permettre de battre efficacement les intervalles.

Dès lors il devenait possible de combattre, non plus comme autrefois en une seule masse ou en une seule ligne indivise, continue, régulière, mais en plusieurs corps distincts, laissant entre eux des intervalles où la portée des armes ne permettait pas à l'ennemi de se jeter. Et pendant tout le 18me siècle l'effort des chefs d'armées consista à utiliser ces propriétés nouvelles de l'arme à feu, à faire concourir à l'attaque la convergence des tirs, le mouvement de l'infanterie et a fortiori les charges de la cavalerie.

Frédéric II se constitua une forme d'attaque idéale que l'on a dénommé «l'ordre oblique» et qu'il porta à la perfection. Sans que la cavalerie cessât d'être pour lui l'arme des grands mouvements décisifs, il morcelait ses lignes d'infanterie et après avoir déployé son armée pour fixer l'adversaire, à force de précision et de promptitude dans les mouvements, il en déplaçait une partie le long du champ de bataille pour la porter sur une aile de l'ennemi et pour réaliser les convergences de feu de mousqueterie et d'artillerie qui déterminaient la décision.

Dans le même temps, les militaires français — du Teil, Feuquière, Bosroger, Guilbert et d'autres que connut ou étudia Bonaparte — cherchaient le progrès dans un sens différent. Ils se proposèrent moins de changer l'ordre de combat que de le prendre vite et de faire face aisement en tous sens, les uns par la colonne mince dérivée de la ligne déployée, les autres par la colonne profonde. Le Maréchal de Broglie répartissait ses armées en divisions permanentes. Et à la fin du règne de Louis XVI on était bien près d'une solution commune admettant pour les mouvements des colonnes séparées avec avant-gardes ou avant-postes et la ligne pour le combat.

L'ordre divisionnaire fut celui des armées de la Révolution. Manié par des généraux souvent inexpérimentés, il aboutit parfois à la dispersion et à la dissémination des efforts. Mais entre les opérations des armées anciennes, marchant en une seule masse, suivant un itinéraire unique et celles de ces armées nouvelles, morcelées en divisions, où il fallait combiner les mouvements des colonnes, la différence était la même qu'entre

un chant suivant une ligne mélodique et une œuvre orchestrée où l'on combine les parties en vue d'une impression d'ensemble.

La voie était préparée et ouverte au génie de Napoléon, dans une certaine mesure du moins.

Elle le fut complétement quand se développa l'artillerie à la fin du 18e siècle. Le système de Gribeauval, en l'allégeant, en avait fait un instrument d'offensive et Frédéric II avait augmenté le nombre de ses batteries qui comportaient des obusiers et une forte proportion de gros calibres.

Devant les progrès de l'infanterie, la cavalerie, si elle contribuait encore au succès pour une large part, avait décidement perdu la première place dans la bataille. Mais, dès 1807, un rôle capital revenait à l'artillerie. D'où ces mots bien connus de la Correspondance «Plus l'infanterie est bonne, plus il faut la ménager et l'appuyer par de bonnes batteries ... Dans la guerre de siège comme dans celle de campagne, c'est le canon qui joue le principal rôle; il a fait une révolution totale. ... C'est avec l'artillerie qu'on fait la guerre.»

Ainsi l'Empereur avait-il les moyens voulus pour mettre en œuvre sa conception de la bataille et de la guerre.

Comme Jomini l'a si bien montré en des pages excellentes, Napoléon mit à profit la souplesse du système divisionnaire pour morceler ses troupes avant la bataille en leur donnant l'espace nécessaire à des évolutions aisées; il les réunissait dans le combat afin de faire converger leur action vers un but unique; il recherchait toujours ou presque l'action de flanc, en vue de provoquer la décision, que ce fût par un mouvement tournant d'un élément détaché ou par le débordement d'une extrémité du corps de bataille. Et dans le combat lui-même c'est toujours par le feu qu'il rompait l'adversaire, non par le choc de colonnes profondes. Il utilisait les lignes minces séparées par des intervalles et l'emploi en masse de l'artillerie formée en grandes batteries au point le plus important ... que rendait seule possibles l'évolution de l'armement dans la période précédente.

Ce sont aussi, à un point de vue plus général, ces progrès matériels qu'il exploitait dans la conduite d'ensemble de la guerre — pour étendre et resserrer ses fronts d'action suivant les besoins de sa manœuvre — pour donner à ses opérations stratégiques ce caractère de vitesse qui leur est particulier —, pour être toujours en mesure de présenter des fronts d'armée perpendiculaires à toutes les directions intéressantes grâce aux intervalles et distances laissées entre les unités — pour discerner par l'exploration la force, la nature et la direction des

gros ennemis —, pour masquer les mouvements intérieurs de son armée par la sûreté.

Certes, pendant tout le cours du 19e siècle, les progrès de l'armement ont modifié constamment le combat et la bataille: fusils rayés, à aiguilles, se chargeant par la culasse, à répétition, poudre sans fumée, mitrailleuses ... canons rayés, à tir acceléré, à tir rapide, avec des effets de puissance et de portée toujours grândissants.

En ce qui concerne le combat, dès 1831 et 1847, les règlements français et prussiens consacraient l'expérience des guerres de la révolution et de l'Empire et faisaient mener la lutte d'infanterie par des tirailleurs, soutenus par des réserves qui pratiquement, en 1859 et en 1866, vinrent se fondre dans la chaine. Quels qu'aient pu être à la longue, en temps de paix, les erreurs de certains et l'oubli des effets destructeurs des tirs, les batailles de 1866 et de 1870 firent ressortir — non seulement l'influence prépondérante du feu — mais encore l'impossibilité de se mouvoir et de combattre en ordre serré soit en ligne soit en colonne dans la zone efficace du feu ennemi, la nécessité de fractionner les troupes en première ligne et d'adopter pour elles le mode d'action en ordre dispersé par petits groupes, la translation forcée du combat sur la ligne des tirailleurs étayée par des réserves soustraites elles-mêmes aux effets des tirs adverses; la supériorité de l'artillerie allemande sur l'artillerie française en 1870 fit adopter comme règles que toute l'artillerie devait entrer en ligne le plus tôt possible, engager sans délai un duel avec l'artillerie ennemie, l'écraser puis préparer l'attaque de l'infanterie par un tir prolongé sur les fronts adverses ... mas on considérait qu'elle avait achevé sa tâche quand l'infanterie marchait à l'attaque. Les enseignements les plus nets des guerres du Transvaal et de Mandchourie, en matière de combat, concernèrent encore l'emploi de 'lartillerie; les batteries ne devaient plus seulement contre-battre l'artillerie ennemie et préparer l'attaque de l'infanterie, mais elles devaient poursuivre leur feu avec une intensité croissante jusqu'au moment où l'infanterie abordait l'adversaire à la baïonnette; elles n'avaient plus de missions permanentes mais devaient viser tour à tour l'artillerie et l'infanterie ennemies. En outre, l'invisibilité, à tous les échelons et dans toutes les armes, devenait une condition essentielle du succès; on admettait la généralisation des opérations de nuit; les fronts s'étendaient; les combattants se terraient et se couvraient de fils de fer; les préliminaires du combat dans les approches prenaient un développement considérable et la durée des engagements ainsi que du combat lui-même augmentait.

En ce qui concerne la bataille, l'accroissement progressif de puissance et de portée des armes à feu, au cours de ce 19e siècle, confirma les dificultés des attaques frontales contre un adversaire installé: les grandes batailles de 1866 et de 1870, plus encore celles de la guerre de Mandchourie, offrirent à cet égard des conclusions identiques; la valeur et le rendement des actions d'aile furent attestés ... qui le plus souvent enlevèrent la victoire. A Magenta l'attaque menée audacieusement par Mac-Mahon sur le flanc droit des Autrichiens fut digne de Davout et de Masséna. Dans la guerre de Sécession, les mouvements tournants des Sudistes furent décisifs. Dans les armées prussiennes ou allemandes des campagnes de 1866 et de 1870, les chefs de tout grade, depuis Moltke jusqu'aux commandants de régiments, débordaient par les ailes; la bataille tenait face à face deux lignes minces presque inaptes à toute manœuvre et quand les réserves générales étaient à peu près usées il suffisait d'un mouvement débordant, souvent de faible envergure, pour tout rabattre de proche en proche. A Liao-Yang les attaques de front échouèrent et ce furent les audacieux débordements de Kouroki qui emportèrent le succès; à Moukden ce fut l'action de Nogui sur la droite ennemie.

Ainsi, pendant tout le 19e siècle, les progrès de l'armement ont, comme toujours, changé petit à petit l'aspect du combat et de la bataille. Mais, si grandes qu'elles aient été, ces modifications n'étaient pas de nature à transformer la guerre dans son ensemble. Et si, vers 1906, on avait imaginé une armée dôtée de l'armement le plus moderne mais ne comptant que 200,000 hommes et ne disposant que des moyens de communication et de transmission de 1806, les principes et les procédés qu'il eut convenu d'appliquer dans les opérations de guerre n'eussent pas été sensiblement différents de ceux employés cent ans auparavant.

Par contre, en matière de stratégie, il en fut tout autrement à cause des changements qui intervinrent dans l'utilisation des moyens de communication et de transmission.

L'invention et le développement des chemins de fer ainsi que l'amélioration des réseaux routiers permirent la mobilisation, les déplacements, le ravitaillement d'armées mettant en œuvre toutes les ressources humaines et matérielles des nations, présentant des effectifs tout autres que ceux des armées napoléonniennes ou alliées, même après 1812; les voies ferrées, développées dans le sens voulu pour faciliter les manœuvres prévues en temps de paix, donnèrent la faculté de transporter une armée d'un bout à l'autre d'un théâtre d'opérations en quelques jours. La télégraphie permit le commandement à grande

distance; la téléphonie, la télégraphie sans fils, la télégraphie optique vinrent la renforcer. Le cyclisme, outre qu'il accélérait les transmissions rapprochées, donna des ressources nouvelles à l'exploration. Les ballons facilitèrent la recherche du renseignement. Et, si, suivant la loi naturelle, les progrès industriels avaient favorisé la défensive tactique dans les combats du front, ils avaient donné plus de puissance à l'offensive stratégique pour imposer la bataille.

Tels sont les enseignements qu'au début de ce siècle on pouvait tirer à cet égard des campagnes de 1866, de 1870 et de Mandchourie.

Peu avant la guerre, l'homme conquit l'air; en 1915, les Allemands introduisirent les gaz sur nos champs de bataille. Nous savons qu'elles furent les conséquences de l'emploi, sur le plan stratégique et sur le plan tactique, de l'avion ou des gaz. Bien plus, dans la conduite générale de la guerre, ils aboutirent à la notion de «la guerre totale» ou, par les bombardements aériens et par les obus toxiques, les populations civiles tout entières — y compris les enfants, les femmes et les vieillards — participent directement aux souffrances et aux misères de la lutte! Guerre totale à laquelle nous répugnons, nous qui avons conservé, dans notre ardent amour de nos patries, dans notre farouche volonté de les défendre jusqu'à la mort, le respect de la personne humaine et le sentiment de sa dignité! Véritable retour offensif de la barbarie, comme le disait Bergson ou encore, comme disait Boutroux, la barbarie multipliée par la science!

Simultanément l'automobilisme avait bouleversé le mode des transports. Il devait lui aussi modifier profondément les conditions de la guerre. Historiquement parlant, c'était inévitable. C'est aujourd'hui une certitude: et ceci d'autant plus qu'il intervient à la fois sur le plan tactique et sur le plan stratégique. C'est la conclusion ferme à laquelle nous voulions aboutir: conclusion nécessaire parcequ'elle est le fondement et l'étai de toute notre discussion.

* * *

Avant la guerre, le problème des grands transports automobiles n'avait donné lieu, dans aucune armée, à des études ou à des réalisations étendues; ainsi, dans l'armée française, à la mobilisation de 1914, il n'y avait qu'un seul groupe d'artillerie à tracteurs et on n'avait réquisitionné que 6000 véhicules. Mais lorsqu'au début de septembre 1914, le Général Galliéni employa les taxis de Paris pour envoyer sur l'Ourcq une partie des fantassins de la 62e D. I., cette décision devenue légendaire con-

tenait en germe l'emploi de ce que nous appelons en France les «troupes motorisées».

Quels qu'aient été les essais timides tentés auparavant dans l'emploi des engins blindés automobiles, aucune réalisation effective dans cet ordre d'idée n'avait vu le jour, dans les deux camps opposés, en Août 1914. Mais, quand, dans les premiers jours de la campagne, de jeunes officiers de cavalerie français ou allemands firent leurs reconnaissance non plus à cheval, mais en autos de tourisme, quand ils installèrent sur ces voitures des plaques de blindage et des mitrailleuses pour se protéger ou attaquer leurs adversaires, ces initiatives laissaient entrevoir l'utilisation de ce que l'on est convenu de dénommer dans mon armée «les unités mécanisées».

Nous entendons en effet:

— par unités motorisées celles qui assurent — en dehors des zones soumises au feu de l'ennemi — des transports de troupes de constitution normale, des ravitaillement ou des évacuations;
— par unités mécanisées (ou encore blindées et cuirassées) celles qui utilisent — le plus souvent avec la faculté de progresser en dehors des routes ou chemins — des engins automobiles de combat suffisamment blindés et armés pour évoluer au contract même de l'adversaire et pour pénétrer dans ses organisations.

En ce qui concerne la motorisation et du seul point vue des armées françaises, moins de trois mois après l'entrée en campagne, notre organisation automobile du temps de paix — non seulement sur l'Ourcq, mais encore devant Reims, en Alsace, dans les Flandres — avait largement débordé le cadre théorique qu'on lui avait tracé dans la préparation de la guerre. Les idées d'après lesquelles allait se poursuivre son développement avaient déjà pris corps.

On reconnut vite que l'automobile devait s'ajouter à la voie ferrée, la doubler, suppléer à ses défaillances, pour transporter par route les troupes ou les ravitaillements et pour assurer les évacuations ... à condition que ce fut en sûreté, à l'abri d'un front. Il pouvait mettre à la disposition du commandement une artillerie de réserve générale rapidement transportable d'un bout à l'autre d'un théâtre d'opérations.

Pendant les quatre années de guerre, progressivement, on créa des régiments automobiles d'artillerie légère ou longue, portée ou tractée, mais qui en dehors des routes ou chemins ne pouvaient se déployer qu'avec lenteur ou difficultés en utilisant des tracteurs agricoles chargés eux-mêmes sur les trac-

teurs porte-canons; à l'armistice, ils déployaient 750 batteries. On organisa des éléments de transports pour le matériel et le personnel, d'évacuation ou de traitement sanitaire; à la fin de la campagne, le service automobile était devenu une véritable force de guerre dont les autres forces de guerre ne pouvaient plus se passer désormais; en effet — abstraction faite des unités d'artillerie — si, en août 1914, il ne comptait que 6000 véhicules et 15,000 hommes et si en septembre 1914 il ne transportait que 27,000 tonnes et 200,000 hommes, en novembre 1918 il comprenait sur le seul front français 92,000 voitures et 115,000 hommes et dans le seul mois de juillet 1918, sans parler du transport des blessés ou de quelques services spéciaux, il avait transporté plus un million de tonnes et d'un million d'hommes.

Petit à petit, les règles de son emploi avaient été codifiées et mises en pratique.

Les transports — sauf pour les unités d'artillerie, les évacuations sanitaires et quelques unités techniques — ne devaient pas être spécialisés. Pour que leur rendement fut continu, les unités chargées de ce service devaient être interchangeables soit pour le transport du personnel soit pour celui du matériel. Les groupements devaient être homogènes en tant que types de véhicules, d'une composition déterminée calquée sur celle des éléments d'infanterie à charger ou des lots de ravitaillements à assurer.

Le probléme de la route demandait à être traité avec rigueur au point de vue de la circulation. Sa solution avait des analogies avec celui de la voie ferrée; une autorité unique devait être maîtresse d'un transport de bout en bout et y avoir liberté de mouvement sur tous les itinéraires. D'ou la nécessité de garder les routes principales, de les diviser en cantons, de créer des commissions régulatrices automobiles analogues à celles des chemins de fer.

Quelques faits, quelques noms caractérisent l'emploi qui fut fait de ces unités motorisées sur notre front français pendant ces quatre années de guerre ...

La voie sacrée de Verdun: seule route pour la défense privée de voie ferrée par le feu de l'ennemi, qui pendant 9 mois, de février à octobre 1916, a assuré les transports de troupe, les ravitaillements et les évacuations en un unique convoi perpetuel que l'on a pu comparer à une chaine sans fin ...

Les routes de la Somme, dans ce même été de 1916: qui, pour une seule d'entre-elles, livrait passage à 6600 véhicules par jour ...

Les transports de novembre 1917 qui en 24 heures apportèrent trois, divisions d'infanterie de la région de Meaux dans celle de Péronne pour appuyer l'attaque britannique de Cambrai; plus encore ceux qui, à la même époque, doublant les voies ferrées de Modane et de Vintimille, amenèrent l'armée française d'Italie dans la région du lac de Garde, en suivant les routes de neige empruntées jadis par les mercenaires d'Hannibal, les chevaliers de Charles VIII et les soldats de Bonaparte ...

Surtout, les opérations de 1918, où le service automobile a cueilli ses plus beaux lauriers: d'abord en transportant au combat les divisions, y compris artillerie et chevaux, qui ont enrayé les ruées allemandes; puis quelques semaines plus tard, après la rupture du dispositif ennemi, en permettant la bataille de poursuite pendant trois mois consécutifs, sur un front de plusieurs centaines de kilomètres et sur une profondeur de quatre-vingts ...

Mais, au cours des quatre années de la lutte mondiale, l'emploi militaire de l'automobile s'était aussi révélé sous un autre aspect. On avait cherché à résoudre ce problème élémentaire, vieux comme la guerre, qui consiste à protéger le soldat contre les coups de l'ennemi en lui donnant les moyens d'apparaître brusquement sur le terrain de la lutte, de se porter rapidement d'un bout à l'autre du champ de bataille et de se servir au mieux de ses armes. Dès le début du siècle, ce problème se posait à nouveau devant le développement de l'automobile, devant les progrès apportés à la fabrication des plaques de blindage mais surtout depuis l'invention de la chenille, utilisée dès 1904 en Amérique pour en équiper des tracteurs dans les conditions de terrains difficiles que l'on rencontrait principalement dans les exploitations de l'Ouest. Et quelques essais militaires, timides ou malheureux, furent tentés par les Anglais au Transvaal, par les Russes en Mandchourie, par mon armée au Maroc.

Au commencement de la campagne, les Français d'une part, les Britanniques d'autre part, firent des recherches dans ce sens. Ils les poursuivirent jusqu'au milieu de 1916 sans se les communiquer réciproquement ... et ce trait illustre bien les difficultés que présente l'organisation de la lutte dans les coalitions.

Dans l'armée française le général d'artillerie Estienne fut sans conteste le véritable créateur de l'arme nouvelle, l'artillerie d'assaut, ainsi qu'on la dénomma alors. En décembre 1915 il proposait au Grand Quartier Général la construction d'un cuirassé de 12 tonnes, blindé de 15 à 20 mm, doué d'une vitesse variant suivant les terrains de 3 à 9 kilomètres heure, ayant un équi-

•page de 4 hommes et un armement de plusieurs mitrailleuses: dès cette époque il en envisageait l'emploi en masses et avait des perspectives d'avenir, qui se sont vérifiées, sur son utilisation dans la bataille et en dehors de la bataille. Le Général Joffre entra immédiatement dans ses vues et en janvier 1916 il demanda au Gouvernement la fabrication de ce matériel. Les lenteurs bureaucratiques, qui sévissent même en temps de guerre, retardèrent les réalisations. On se fixa d'abord sur l'établissement d'engins relativement lourds; ce furent les chars Schneider et Saint-Chamond, de poids variant de 13 à 23 tonnes, blindés dans les parties les plus protégées à 12 mm environ, de vitesse oscillant suivant les terrains de 3 à 8 kilomètres heure, armés de canon de 75 et de mitrailleuses; ils apparurent pour la première fois sur les champs de bataille d'avril et mai 1917 devant Berry au Bac, le mont Cornillet et Laffaux; ils constituèrent l'armature de la contre-attaque du 11 juin 1918 et subsistèrent dans nos rangs jusqu'à l'armistice mais sans que leurs effectifs dépassassent quelques centaines. Puis, toujours sur l'impulsion du Général Estienne, on s'orienta vers un matériel plus léger, plus facile à fabriquer en grand nombre, moins vulnérable et plus protégé, d'un poids de 6 à 7 tonnes, d'une vitesse horaire de 3 à 7 kilomètres, armé soit d'un canon de 37 soit d'une mitrailleuse, d'un blindage variant suivant les partie de 6 à 16 ou 22 mm; ce fut le char Renault qui accompagna toutes les grandes attaques de 1918 françaises et américaines et dont plus de 3000 exemplaires furent livrés par les fabrications. Parallèlement, dans l'armée britannique — d'abord sur l'impulsion de l'Amirauté, puis grâce aux initiatives d'officiers tels que le Colonel Swinton, le Lieutenant-Colonel Elles, les majors Stern et Hetherington — on mettait sur pied des tanks, relativement lourds, se rapprochant des matériels Schneider ou Saint-Chamond, mais avec un souci plus accentué de la vitesse et de la mobilité: les Mark des types succesifs I, II, III, IV, V. Ils entrèrent en ligne pour la première fois sur les champs de bataille à Flers en septembre 1916 puis devant Arras au printemps de 1917. Surtout, en novembre de la même année, devant Cambrai, ils furent l'élément essentiel de l'attaque et d'août à novembre 1918 ils appuyèrent toutes les offensives britanniques.

Les premières tentatives d'emploi — à Flers en septembre 1916 pour les Anglais, en avril 1917 à Berry au Bac pour les Français — furent de demi-échecs qui, fort heureusement, ne découragèrent pas. Par contre, à Cambrai, en novembre 1917, 400 tanks remportèrent un éclatant succès, enfonçant les lignes adverses sur 12 kilomètres de largeur et 9 de profondeur; il

en fut de même à l'armée Mangin en juin 1918. Et, depuis juillet 1918, l'arme nouvelle, pourvue dans les armées alliées de plusieur milliers de voitures de combat, fut l'agent le plus efficace des grands succès tactiques remportés; au point que le général de Ludendorff écrivit plus tard au sujet de cette période de la guerre: «L'emploi en masse des chars resta notre plus redoutable ennemi», et que, le 2 octobre 1918, le délégué du Haut-Commandemand Allemand, chargé d'exposer devant le Reichstag la nécessité de la paix à tout prix, lui attribuait la cause première des désastres de son armée.

Au cours de toutes ces opérations, chez les Britanniques comme chez les Français, il s'agissait surtout, dans l'utilisation du char et du tank qui le plus souvent devaient être transportés sur tracteurs jusqu'aux abords du champ de bataille, de rompre les positions devant l'infanterie de l'attaque au débouché de sa base de départ, de frayer un chemin à celle-ci à travers les fils de fer, de couvrir immédiatement sa progression, en étroite liaison avec elle; la capture de l'artillerie ennemie et l'exploitation par l'engin blindé n'étaient pas prévues et dans l'état du matériel d'alors n'étaient pas possibles. Mais à la fin de la guerre un emploi plus large de l'engin blindé était escompté; on envisageait d'obtenir par lui une rupture complète du système défensif ennemi allant jusqu'à la main mise sur les canons adverses et jusqu'à l'exploitation. Dans les programmes de fabrication établis en 1918 pour la campagne de 1919, on avait commandé en France de véritables escadres de chars lourds, alignant un millier d'engins, des modèles «Forges et chantiers de la Méditérannée» ou Liberty et chez les Britanniques on avait mis sur pied l'établissement de chars rapides dits Medium. On s'acheminait vers des gammes de matériels différents: d'autant plus qu'on disposait déjà et qu'on avait augmenté les commandes d'automitrailleuses; ces voitures n'utilisaient que la route et les chemins; mais, rapides et destinées à assurer les missions de la cavalerie, elles avaient rendu des services appréciés dans toutes les opérations de mouvement de la campagne de 1918; en particulier l'armée Française en possédait 10 groupes.

Il importe de souligner ici — car c'est un fait essentiel — que les empires centraux n'utilisèrent pas l'automobile pendant la grande guerre avec la même intensité que les alliés.

Que ce soit parce que le blocus limitait leurs ressources, que ce soit parce que leurs théâtres d'opérations orientaux étaient peu pourvus d'itinéraires carrossables, ils ne paraissent pas s'être servis de l'automobile sur route en grandes masses pour leurs transports de troupes, d'artillerie, de ravitaillements.

Dans la domaine de la mécanisation, la méconnaissance des possibilités de l'engin blindé fut plus grave encore. Quelques sections de chars seulement «les A 7 V Wagen» apparurent en 1918 et furent sans effets; le commandement allemand s'attacha surtout à organiser une défense et des engins anti-chars qui, dès les derniers mois de la guerre, ne furent pas sans causer de sérieux dommages à leurs adversaires blindés, surtout par le canon. Lorsqu'à Ypres en 1915 les Allemands avaient employé les gaz pour la première fois leur succès fut complet et s'ils avaient commis la faute de révéler le nouveau mode de combat alors qu'ils ne possédaient pas des réserves pour exploiter à fond, les alliés, alertés et convaincus de la valeur du procédé, l'étudièrent immédiatement et bientôt, ayant profité de la leçon, purent lutter à armes égales avec leurs adversaires. L'insuccès des chars britanniques et français, dans leurs premiers engagements en 1916 et en 1917, fut peut-être la cause indirecte de leur triomphe en 1918. Le haut commandement allemand ne crut pas à la valeur de l'engin nouveau; le coup de tonnerre de Cambrai ne réussit même pas à le troubler gravement; il fallut les batailles de l'été 1918 pour changer radicalement ses idées: trop tard pour que les fabrications de chars pussent être mise en œuvre avant l'armistice. En outre, au moment où, en 1917, ces fabrications eussent pu être commencées en vue de la campagne de 1918, le Haut Commandement Allemand, prit la décision d'interdire par tous les moyens aux armées americaines et britanniques l'accès du continent et de consacrer une part importante de ses ressources à l'augmentation de sa flotte sous-marine. Décision capitale qui montre bien la complexité des problèmes à résoudre dans nos luttes internationales puisqu'elle intéressait à la fois la conduite politique de la guerre, la gestion des armements, la stratégie et la tactique.

En résumé, à l'armistice, dans le camp des alliés, l'automobile avait précuré les résultat suivants.

Les transports des grandes unités ou de l'artillerie de réserve générale, des ravitaillements ou des évacuations, maniés avec virtuosité, avaient nettement contribué, sur le plan stratégique, à acculer les armées allemandes à la capitulation en rase campagne du 11 novembre 1918 en alimentant la bataille de poursuite. . . . Mais, subordonnés à la route comme ils l'étaient, leur encombrement, leur vulnérabilité, la quasi impossibilité où ils se trouvaient de se couvrir, ne permettaient leur utilisation qu'en sûreté à l'abri d'un front.

L'engin blindé, sous la forme de chars, avait été un des agents les plus efficaces des grands succès tactiques remportés

de juillet à novembre 1918. Mais peu blindé, peu rapide et peu mobile qu'il était à la fin de la guerre, sans grand rayon d'action, son emploi avait été limité à l'accompagnement de l'infanterie pour la rupture des premières lignes adverses. Cependant des perspectives plus larges s'ouvraient devant lui; des voies nouvelles aparaissaient; on pouvait escompter de lui faire régler le combat de bout en bout et de le faire participer à la recherche du renseignement ou à l'exploitation.

* * *

Ces résultats devaient exercer une influence prépondérante sur les conceptions stratégiques et tactiques qui se firent jour dans les premières années de la paix et sur les organisations militaires qui en dérivèrent.

Au lendemain de l'armistice, pour beaucoup, la stabilisation était considérée comme «un aveu d'impuissance, une crise de l'activité guerrière incapable de renverser par une offensive convenablement armée les moyens de résistance dont disposait la défensive»*. Pour ceux-là, en vue des luttes de l'avenir, il fallait rendre à nouveau possible la guerre de mouvement — la plus décisive — la plus économique aussi ... car on savait ce qu'il en coute même d'être vainqueurs après de longues années de guerre de position en territoire national. On vit dans l'emploi militaire de l'automobile, combiné avec celui de l'aviation, le moyen de rendre aux armées ces capacités de vitesse, de surprise et de choc qui leur avaient manqué dans la dernière conflagration.

Certains, les totalitaires pourrait-on dire, poussant ces théories à l'extrême, estimèrent que l'engin blindé est capable de résoudre tous les problèmes qui précèdent, accompagnent et suivent la bataille; il pouvait pour eux remplacer ou tout au moins réduire dans une très forte proportion les différentes armes classiques et il devait se substituer aux troupes de campagne ordinaires. D'autres, moins absolus, réclamaient cependant — conjointement avec les grandes unités normales — la création de véritables armées de chars, mettant en ligne quelque dix mille véhicules de combat, susceptibles, d'un seul trait d'assurer par surprise, sur des fronts de 30, 40, 50 kilomètres ou plus, la rupture d'organisations fortifiées puissantes ainsi que l'exploitation et la reprise des opérations en terrain libre. D'autres enfin étaient plus modérés dans leurs aspirations; ils ne méconnaissaient pas l'importance de l'arme nouvelle, mais ils ne sous-estimaient pas non plus la valeur de

*) Maréchal Foch — Mémoires.

l'armement et de la tactique anti-chars; ils considéraient qu'en définitive l'occupation et l'utilisation du terrain restent un facteur essentiel de la lutte; ils voyaient surtout dans l'automobile un supplément de moyens accordé à l'activité militaire; ils pensaient qu'il convient certes de l'employer à fond mais que son utilisation doit être envisagée avec souplesse, soit en combinaison avec les troupes de campagne, soit indépendamment d'elles.

Je n'entreprendrai pas de vous énumérer toute la bibliographie militaire, qui, depuis 19 ans, a intéressé ces questions. Vous connaissez mieux que moi les textes officiels ou les ouvrages qui les ont traitées dans votre armée. Dans la mienne, en dehors des règlements, j'ai calculé qu'en moyenne, depuis 15 ans, dans une sur trois des publications de la Revue Militaire Française, de la Revue d'Infanterie ou de la Revue de Cavalerie, on trouve un article qui s'y rapporte. Je me borne à vous rappeler les écrits qui ont paru en Angleterre sous la signature des colonels Croft et Fuller et du capitaine Liddell-Hart, ceux du général autrichien von Eimannsberger, ceux tout récents du Général allemand Guderian.

Simultanément, depuis la guerre, dans toutes les branches de son activité — tourisme en voitures à quatre roues ou en motos et en sidecars, transport sur routes, traction agricole et industrielle — l'automobilisme connut un développement considérable dans l'économie des nations; ainsi, en France, le nombre des véhicules dépasse-t-il actuellement le chiffre de 2,500,000. Le rendement des moteurs fut perfectionné au point que si vers 1918 on comptait 9 C. V. au litre de cylindrée on admet actuellement 25 à 25 C. V.; ces progrès étaient obtenus par l'augmentation du taux de compression et du nombre de tours minute — par l'amélioration des formes intérieures de la culasse et des soupapes, de la carburation et du graissage; ils aboutirent à la possibilité d'accroître les poids ou les vitesses des véhicules. On fabriqua des alliages plus légers; les métaux furent durcis et rendus plus homogènes et ces perfectionnements intervinrent dans l'établissement des moteurs et dans celui des plaques de blindage. L'installation électrique et l'alimentation en essence furent également améliorées. Pour la traction en tous terrains — outre que la capacité de franchissement fut développée — on adopta la chenille métalloplastique, parfois avec combinaison d'un avant-train directeur à roues; souvent on lui substitua la solution plus économique des roues motrices, multiples et indépendantes, avec des pneumatiques à forts diamètres et à basse pression.

Parallèlement les communications radio-électriques, surtout la téléphonie sans fil, devenaient d'un usage courant et simplifié. Certains pays mettaient en œuvre une politique des carburants destinée à assurer leurs ravitaillements en paix ou en guerre; tantôt cette politique se traduisait par un programme de remplacement de l'essence grâce à l'adjonction d'alcool éthylique ou de benzol, grâce à l'emploi du gaz pauvre, du charbon de bois, de l'essence synthétique à partir de la houille ou des lignites; tantôt, particulièrement pour les nations pouvant escompter la liberté des mers, elle visait l'attribution en toute propriété des ressources de certaines régions productives de pétrole, la création de flottes pétrolifères, l'installation sur le territoire de stockages et de raffineries.

La mécanisation et la motorisation militaires pouvaient et devaient utiliser ces progrès.

En matière de mécanisation, la vitesse maxima des véhicules put être portée à des chiffres insoupçonnés en 1918 — pour certains engins à roue 70, 80 kilomètres heure, pour d'autres sur chenilles 40 à 50 kilomêtres heure sur route, 30 en terrain varié; leur rayon d'action journalier atteignit 250 à 300 kilomètres; les chars, quels qu'ils fussent, purent être rendus indépendants du transport sur tracteur. Les blindages dépassèrent de beaucoup ceux de la guerre: 20, 30, 40 mm et plus. On ne craignit pas d'envisager la mise sur pied de chars lourds de 30, 40, 50, 70 tonnes; certains même préconisèrent l'aménagement de mastodontes pesant 100 voire 600 tonnes. L'armement sous tourelles fut augmenté en conséquence; outre qu'il se perfectionna par les améliorations apportées à la confection d'obus perforants doués de puissantes vitesses initiales, l'introduction dans le véhicules de combat de canons de forts calibres devint une possibilité courante.

Mais, dans la construction des engins, dans la technique de leur fabrication, les contraires s'affrontaient — puissance, protection et armement d'une part — mobilité et vitesse de l'autre. Certaines nations ont put, dans une certaine mesure, sacrifier le blindage à la vitesse. Certaines ont voulu se soumettre davantage aux servitudes qui leur semblaient dues aux progrès considérables accomplis dans la fabrication des projectiles perforants.

Ces considérations techniques, d'autres d'ordre financier, la variété des emplois envisagés pour l'engin blindé ont ainsi amené les gouvernements et les commandements des armées où était entreprise la réalisation d'une politique militaire automobile à adopter une gamme de matériels blindés: gamme qu'il

convient d'ailleurs de simplifier le plus possible pour des raisons de ravitaillement et d'entretien.

Puisqu'il s'agissait dans certaines circonstances, avec la mécanique, de mener la bataille de bout en bout, il fallait d'abord construire un char susceptible à la fois d'attaquer les lignes successives d'une position sommairement organisée — y compris son artillerie — et de pousser ensuite rapidement suivant une progression profonde. C'est le char souvent dénommé moyen ou de bataille, élément essentiel de la lutte, protégé de façon à ne pas craindre la plupart des obus perforants connus, pourvu de plusieurs armes offensives ou anti-chars ... canons et mitrailleuses, d'un poids permettant le franchissement de la plupart des ponts, de vitesse analogue sur route à celle des colonnes automobiles ordinaires et dépassant de beaucoup en tous terrains celles de 1918, ayant pour le moins des rayons d'action de l'ordre d'une étape normale. Et puisqu'on envisageait également de rompre avec l'engin blindé des systèmes de fortification permanente, il convenait aussi de construire des chars plus puissants encore que les chars de bataille, plus blindés, plus armés; ce sont les chars dit fréquemment lourds ou mi-lourds.

Mais il importait, soit au combat, soit en terrain libre, d'assurer la protection ou la sûreté immédiate de ces mécaniques ainsi que la détermination des premiers contacts; il fallait aussi pourvoir aux missions de reconnaissances stratégiques ou tactiques au bénéfice du commandement, dans la découverte ou dans l'exploration. D'ou la création d'auto-mitrailleuses ou de chars, communément qualifiés légers, de petits tonnages, moins puissamment armés (sauf du point de vue anti-chars), moins blindés que les chars moyens ... mais, plus économiques, plus rapides, de profils plus effacés; ils se groupent généralement autour de deux types, l'un plus spécialement affecté aux missions à courte portée, l'autre à celles plus lointaines de la découverte et de l'exploration.

Enfin, étant donné que, dans certaines armées du moins, on ne renonçait en rien, dans les préliminaires de la bataille comme dans le combat, à l'action combinée des troupes normales de campagne et de l'engin blindé, il convenait de mettre sur pied un matériel moderne pour l'accompagnement de l'infanterie; il y avait intérêt, pour des raisons de finance et de visibilité, à le conserver d'un modèle réduit; il pouvait être moins rapide, d'un rayon d'action plus faible, moins équipé en T. S. F., moins étanche aux gaz que le char léger mais il devait être plus blindé pour affronter la défense anti-chars du champ

de bataille adverse. Tels apparaissent, sous une dénomination ou sous une autre, ces chars d'accompagnement d'infanterie.

En bref: auto-mitrailleuses et chars légers de découverte ou de reconnaissance rapprochée — chars de bataille ou moyens, chars lourds ou mi-lourds — chars d'accompagnement d'infanterie — ce sont les différents types autour desquels se groupent, dans les principales armées, les matériels divers d'engins blindés.

Dans le domaine de la motorisation — sans qu'il fut nécessaire de modifier sensiblement les règles admises pendant la campagne pour l'organisation des unités, pour leur maniement sur routes, pour l'adaptation aux besoins de l'armée des ressources nationales du temps de paix — les progrès de la technique permirent de donner une plus grande indépendance d'action aux troupes transportées.

Celles-ci restent grevées de lourdes servitudes; leur encombrement sur route est impressionnant: ainsi, sur une seule colonne, un régiment d'artillerie tractée à trois groupes occupe 13 à 14 kilomètres et une division d'infanterie avec tous ses services près de 150 kilomètres; elles sont très vulnérables aux bombardements aériens et aux tirs lointains par canons; elles sont dans une quasi impossibilité d'assurer leur sûreté par leurs propres moyens; les délais qu'elles exigent, une fois débarquées, pour être en situation de progresser et de combattre, atteignent 5 à 6 heures. Mais on put libérer l'artillerie automobile de la route et lui permettre de progresser ou de se déployer en tous terrains en adoptant pour la traction soit le système à roues et à chenilles métalloplastiques avec trains rouleurs, soit celui de la roue avec pneumatiques à forts diamètres et à basse pression. On put transporter à l'air libre ou sous blindages très légers, soit sur chenilles, soit sur voitures à roues multiples, les élément d'accompagnement des engins blindés, les organes de commandement ou de transmission des troupes de toutes armes chargées sur camions; on put aussi placer sur des petites voitures semi-blindées et tous terrains (qui se tiennent aux confins de la mécanisation et de la motorisation) leurs munitions, leurs engins et des fardeaux de toutes sortes.

Quelques poussées qu'aient été les études faites depui la guerre en matière de mécanisation et de motorisation dans les différentes armées qui avaient adopté une politique militaire automobile, les réalisations, jusqu'à ces années dernières, ne furent entreprises qu'à cadence lente. Les risques de conflagration paraissaient lointains. Des considérations politico-sentimentales intervenaient dans l'établissement de la force

militaire des Etats ... et les rivages de vos lacs ont entendu parler du char pacifique ou du canon humanitaire. Nous savons tous quelles sont les circonstances qui, lorsque fut brisé le statut qui garantissait la paix de l'Europe, ont remis celle-ci en question. Toutes les nations ont réarmé. Les matériels que nous venons d'énumérer ont été ou vont être construits.

Pour mener de bout en bout ces opérations que l'on se propose de confier à l'arme nouvelle — indépendante parfois des troupes normales de campagne sinon dans le temps du moins dans l'espace — on a formé, en Allemagne, en France, Grande-Bretagne, en U. R. S. S., des divisions dites mécaniques ou cuirassées ou blindées.

Leur élément essentiel de force est constitué par des unités (régiments ou brigades) de chars moyens et de bataille, renforcées par des chars lourds ou mi-lourds, éclairées et couvertes par des auto-mitrailleuses ou chars légers de sûreté rapprochée, bénéficiant de l'appui direct d'autos-canons.

Le renseignement du chef, stratégique ou tactique, y est recherché par des éléments spécialisés d'aviation et par des formations d'auto-mitrailleuses ou de chars légers de découverte escortées de motos.

Le plus souvent, elles comprennent aussi des unités d'infanterie ou de cavalerie à pied, portées sur chenilles à l'air libre ou légèrement blindées, destinées à occuper rapidement le terrain devant ou derrière les forces cuirassées.

Toujours elles comptent une artillerie et un génie propres — sur voitures liées ou non à la route — des services et des trains motorisés.

Et il est à peine besoin d'ajouter, qu'à tous les échelons, les liaisons radio-électriques et radio-téléphoniques y sont généralisées.

Avec ces grandes unités certains escomptent pouvoir enfoncer de bout en bout sur de larges fronts des positions sommairement organisées et même des systèmes de fortification permanente — puis, ces effets obtenus, passer à l'exploitation et poursuivre les opérations en terrain libre — parfois s'opposer défensivement à des offensives adverses de grand style, surtout par l'action retardatrice.

Mais beaucoup considèrent que, même ces résultats atteints, il faudra au plutôt renforcer l'action des divisions mécaniques par les moyens ordinaires des troupes de campagne, ne serait-ce que pour tenir le terrain conquis. L'intérêt apparait aussi, de disposer, en réserves générales, de divisions, de corps d'armées, stratégiquement très mobiles, immédiatement trans-

portables dans des délais rapides avec tous leurs moyens de combat d'un bout à l'autre d'un front ou encore d'un théâtre d'opérations à l'autre.

Ce sont là les conceptions et les réalisations actuelles, celles du moment présent. Elles restent régies par la technique. Les progrès de celle-ci peuvent les modifier.

Le moteur à essence a de graves défauts pour son uitilisation sur les engins blindés; outre que son emploi est assujetti au stockage de carburants spéciaux, outre qu'il est encombrant surtout par ses organes de transmission, il tourne trop vite; il entraine en terrain varié de fréquents changements de vitesse: d'où des difficultés de conduite, des à-coup, une usure rapide. Les moteurs à huile lourde, si l'on diminuait leur poids, présenteraient l'avantage de tourner plus lentement, d'être plus souples et de conduite plus facile, d'utiliser moins de combustible et par suite d'augmenter le rayon d'action des engins; les moteurs à vapeur, si des perfectionnements leur donnaient à nouveau de l'actualité, fourniraient les mêmes facilités de conduite et seraient pratiquement inusables; les moteurs électriques améliorés permettraient le complet dégagement de la chambre de combat.

La puissance, la rapidité et la précision du tir sous tourelles pourront sans doute être augmentées par des modifications apportées à la construction des canons et par l'adoption de procédés analogues à ceux de la marine.

L'allégement des engins d'une part, leur protection d'autre part, n'ont pas atteint un stade définitif puisque pendant la guerre les chars pesaient 5 fois leur cuirasse et ne pèsent plus maintenant que 2 fois à 2 fois ½ leur blindage. Les procédés d'emploi des aciers, l'adoption de certains profils, la répartition des armes, la découverte de matériaux plus résistants seraient en cette matière les facteurs du progrès.

Comme mode de roulement, la chenille a des inconvénients; elle est fatigante, mauvaise routière; elle s'use vite et consomme beaucoup d'essence; elle est onéreuse. Le système des roues motrices, généralisé tout au moins pour les engins de petits tonnages, serait économique; il verrait se développer la vitesse sur route, les rayons d'action, la robustesse des véhicules. L'étanchéité complète des chars aux gaz et à l'eau, outre qu'elle donnerait des apaisements en ce qui concerne l'attaque des positions fortifiées, accroitrait singulièrement les difficultés de la défense anti-char d'ensemble en diminuant la valeur des coupures.

Ces hypothèses ne sont pas des romans. Elles peuvent être — et d'autres encore — la réalité de demain. Elles doivent

entrer en considération pour le gouvernement et pour le commandement de tout pays qui a adopté une politique militaire automobile d'ensemble.

Au demeurant, cette politique ne saurait se présenter pour toutes les nations sous la même physionomie. Pour chaque peuple, son économie, sa géographie, sa stratégie propre interviennent ici.

Je n'insisterai pas sur le point de vue financier de la question. Il n'est pas certain que l'arme nouvelle soit spécifiquement onéreuse. On a cru pouvoir établir que, réparties sur une période d'une dizaine d'années, les dépenses consenties pour une division mécanique ne sont pas plus élevées que celles entrainées par une division de cavalerie. Des calculs ont été faits sur les prix de revient des tonnages d'acier fabriqués, en vue d'une grande bataille, soit pour des munitions d'artillerie, soit pour des chars: par exemple, le colonel Fuller, comptant le prix d'un obus à 5 livres et celui d'un tank à 5000, aboutit à cette conclusion que, pour conquérir sur des fronts analogues 9000 mètres de terrain, à Ypres on a consommé 3,000,000 d'obus représentant 15,000,000 de livres et à Cambrai 50 tanks (ceux qui ont été perdus sur les 400 engagés) soit 250,000 livres.

Mais — pour tout gouvernement, pour tout commandement qui a décidé de généraliser dans son armée l'emploi militaire de l'automobile — le ravitaillement en carburants à la mobilisation par les ressources nationales ou par la voie de la mer, l'entretien et le renouvellement des appareils pendant la guerre par l'industrie du pays ou par celles des nations alliées, leur alimentation en pièces de rechange — sont autant de problèmes qui ont un caractère capital; ils ne peuvent être résolus que par la préparation, en temps de paix, de la mobilisation industrielle et sont subordonnés aux possibilités qu'elle présente.

Nous avons reconnu que l'emploi stratégique de l'engin blindé ne se conçoit que par masses. Toutes les régions ne lui conviennent pas. Ainsi, en France, les parties montagneuses de notre sol, les Alpes, les Pyrenées, le Massif Central, les Vosges, peut-être même le Jura, paraissent interdites à des divisions mécaniques ... ou du moins la défense anti-chars d'ensemble y est grandement facilitée; il en est de même des pays de bocage comme nos provinces de l'Ouest ou encore la Thiérache et les Ardennes; on peut délimiter assez exactement les voies d'accès et de pénétration probables de ces grandes unités.

Les divisions et les corps d'armées motorisés entrainent un encombrement sur route que nous avons déjà signalé; il se chiffre par des centaines de kilomètres de colonnes. Pour que

celles-ci puissent être maniées par le commandement il est nécessaire que le théâtre d'opérations où elles interviennent ait une largeur suffisante et des arrières profonds.

Enfin — s'il est exact que localement, tactiquement, toute armée moderne utilisera dans l'avenir l'engin blindé ou des transport restreints pour autos — on pourrait soutenir que l'emploi généralisé du char ou du camion, sur une grande échelle, sous forme de grandes unités, sur le plan stratégique, correspondrait plutôt aux besoins des armées qui envisagent de conduire la guerre sur plusieurs fronts — de celles qui entendent prendre, au début d'une campagne, l'initiative de l'action par des attaques brusquées — ou encore de celles qui, quelque pacifique que soit la politique de leur pays, ont la nécessité, si celui-ci est attaquée, d'obtenir sur l'un de leurs théâtres d'opérations des succès stratégiques par l'offensive.

* * *

Tels sont, Messieurs, les aspect d'ensemble sous lesquels se présente actuellement, me semble-t-il, l'automobilisme militaire.

Quel peut être son emploi, soit qu'il agisse en combinaison avec les troupes de campagne normales, soit qu'il opère par masses indépendamment de celles-ci?

Quelle peut être la parade à l'intervention de l'engin blindé?

Ce sont les questions que nous nous proposons d'examiner dans la deuxième partie de cet entretien.

La motorisation rendrait actuellement les mêmes services qu'à la fin de la dernière guerre, dans un ordre de grandeur cependant plus élevé.

Mais l'engin blindé, en combinaison avec les troupes de campagne, par rapport à 1918, verrait s'étendre considérablement le champ de son action.

Faisons ensemble un effort d'imagination. Essayons de nous représenter la physionomie des opérations qui pourraient être celles de demain dans les préliminaires de la bataille ou dans le combat.

Dans les approches — devant les éventualités constantes de bombardements aériens ainsi que d'incursions mécaniques, devant l'accroissement de portée des canons — plus encore que par le passé, les chefs des grandes unités normales de campagne auraient besoin de renseignements lointains: à une étape automobile par leur aviation — à une distance leur don-

nant un répit suffisant (20, 30, 40 kilomètres ...) par leurs détachements de sûreté que nous dénommons dans mon armée «la sûretée éloignée», ils voudraient, en effet, pouvoir, en temps utile et dans le calme, faire passer leurs troupes du dispositif de marche à celui d'approche, du dispositif d'approche à celui de combat ... et nous savons qu'alors des délais de plusieurs heures seraient nécessaires.

Les détachements de sûreté éloignée — dans le cas où les grandes unités de campagne ne seraient pas précédées par des divisions de cavalerie ou des divisions mécaniques — comprendraient fréqemment des engins blindés; par exemple des autos-mitrailleuses ou des chars légers, des unités motorisées, des fractions d'artillerie tractées. Pour permettre la mise en place des gros en vue du combat, leur rôle serait de retarder la progression ennemie par le jeu alternatif de résistances de pied ferme ou d'actions retardatrices, en s'accrochant aux conpures, aux obstacles, aux couverts du sol.

Aux approches succéderaient les prises de contact. Nous pouvons nous en représenter toutes les difficultés pour des avant-gardes non pourvues de véhicules mécaniques. A la fin de l'approche, l'infanterie vient d'accumuler les fatigues inhérentes aux transports et aux marches qu'un commandement et des état-majors prévoyants ont pu diminuer mais qu'ils n'ont pas supprimées; les nerfs sont tendus car ils ont été éprouvés par des bombardements d'artillerie et d'aviation, peut-être par des incursions légères d'engins blindés; chacun sent la bataille prochaine; la progression est lente. Une grande dépense d'infanterie est nécessaire car les commandants des avant-gardes sont pris entre la nécessité de reconnaître l'adversaire sur tout leur front et celle de conserver en main des effectifs suffisants pour s'étaler sur le terrain et protéger la prise du dispositif. Sur la notion même du contact un malentendu constant risque de se produire entre le commandement et les exécutants; le chef demande quel est le front sur lequel l'ennemi s'est solidement organisé ou semble vouloir s'engager offensivement; pour les sections de fusiliers du premier échelon de l'avant-garde la ligne de feu continue est une ligne occupée par elles et où d'une façon continue elles reçoivent des balles terrestres; peuvent-elles en préciser les points de départ? rarement; peuvent-elles déterminer ce que représente le dispositif qui leur est opposé — avant-postes — avant-ligne — ligne principale — front mouvant? pas davantage; pourtant, le commandement, à défaut de mieux, doit se plier à la notion reçue de l'avant mais il réalise la précarité.

Ces problèmes posent plus que jamais celui des engins blindés. Il est à peine besoin de souligner les services qu'ils doivent rendre — à condition, par un souci d'économie des forces, d'éviter leur répartition systématique entre toutes les unités élémentaires — pour traverser les nappes profondes de balles qui protègent la ligne principale des organisations adverses ou les têtes des gros derrière les fronts de marche ennemis. Les commandants des avant-gardes en trouvent dans les groupements de sûreté éloignée qui tombent sous leurs ordres à la fin des approches: parfois ils en reçoivent de leurs chefs à ce moment. Il leur appartient de les reprendre en main et de coordonner leurs actions — auto-mitrailleuses ou chars légers pour pousser des coups de sonde sur les directions essentielles, pour déborder les premiers contacts, pour reconnaître frontalement un rideau de feu et déterminer la nature d'une résistance rencontrée — exceptionnellement chars de bataille pour un acte de force quand un contour apparent a pu être fixé.

L'action de ces engins doit abréger les contacts et augmenter la rapidité dans la préparation des attaques ou des installations défensives. Elle peut souvent préciser des résistances ennemies sérieuses et continues.

Ainsi peut elle permettre d'économiser ou de simplifier les engagements. Nous entendons par là, dans mon armée, les attaques préliminaires à la bataille qui peuvent être imposées au commandement, soit pour exercer sur l'adversaire un effet moral puissant après un premier contact, soit pour rompre dans de courts délais un barrage de feu ennemi peu profond, soit pour tromper l'adversaire et lui faire croire à l'imminence d'une attaque générale, soit pour fournir des renseignements par la capture de prisonniers, soit enfin pour conquérir certains points indispensables au développement des opérations. Ce sont de petites attaques; elles supposent, avec les moyens ordinaires, un minimum d'infanterie mais un maximum d'artillerie et par conséquent certains délais de mise en place.

La participation d'engins blindés y est un facteur du succès. Leur intervention doit être rapide pour provoquer la surprise. On évite d'y éparpiller les unités mécaniques engagées et d'y distendre leurs fronts normaux de combat.

Les attaques doivent voir se généraliser l'emploi des chars.

Constatons de suite qu'il ne se conçoit qu'en masses et dans l'effet de surprise.

N'est-ce pas en effet une règle constante qu'à la guerre il faut toujours concentrer ses moyens? Elle s'applique à l'artillerie, à l'aviation, à la cavalerie des réserves générales, aux destructions du génie. ... Elle aboutit à l'inégale répartition

des efforts sur le champ de bataille qui est la base même de toute manœuvre. Elle vaut particulièrement pour l'engin blindé qui, utilisé par petits paquets, serait justiciable des concentrations adverses par le canon ou par le matériel anti-chars et qui tire une grande partie de son rendement de l'effet moral réalisé.

Cette impression de peur, de panique ... qu'il entraîne est accrue quand il apparaît brusquement sur le champ de bataille, sans être soupçonné par l'ennemi — en profitant des couverts du sol, de l'obscurité, du brouillard ou des nuages artificiels. Et c'est possible grâce à la rapidité de déplacement en tous terrains des chars modernes qui leur permet de surgir inopinément sur le terrain de leur action.

Mais cela n'infirme pas l'utilité des préparations d'artillerie en vue de faciliter l'intervention des unités mécaniques par l'attaque des batteries adverses et par la destruction des obstacles. Mêmes réduites en durée ces préparations sont souvent nécessaires.

Il est peu intéressant de discuter le cas des attaques blindées menées par des chars dit d'accompagnement en liaison avec l'infanterie. Le rythme en est connu. Il est sensiblement le même qu'en 1918: chars qui progressent immédiatement devant les éléments à pied et les débarrassent des résistances ennemies rapprochées avec la protection de l'artillerie et celle des éléments de feu de la base de départ, éléments à pied qui les suivent en réduisant les armes automatiques qui leur auraient échappé.

Ce qui est nouveau, en cette matière, c'est l'intervention d'unités mécaniques comportant des chars de bataille ou des chars lourds dans une progression profonde. Son but est d'enlever d'un seul trait toute la position ennemie y compris son artillerie. Dans toutes les armées, à cet égard, on paraît avoir abouti à des conclusions analogues. Les unités mécaniques opèrent par masses; la portée de leur progression ainsi que leur dosage en largeur et en profondeur varient suivant les caractéristiques du matériel employé, le degré d'aménagement de la position ennemie et la nature du sol. Les chars de bataille ou lourds constituent l'armature des attaques; ils sont répartis en groupements correspondant aux possibilités de commandement des chefs sur les fronts considérés et à leurs missions éventuelles; leurs objectifs sont pour les uns la conquête de la ligne principale de résistance ennemie, pour les autres celle de la ligne arrière, pour d'autres enfin les groupements des batteries adverses; ils sont donc très échelonnés en profondeur. Ils sont précédés et flanqués par des chars légers qui les

éclairent et les couvrent. Ils sont appuyés par des unités spéciales d'auto-canons et aussi par les feux d'infanterie de la base de départ, par les tirs de leur artillerie ordinaire qui attaquent les batteries opposées et les principaux nids de la résistance adverse, particulièrement les foyers d'engins antichars. Ils sont suivis par leur infanterie dont la mission est d'occuper sans retard le terrain conquis et qui est elle-même précédée par des chars d'accompagnement. Les liaisons et les transmissions sont assurées par la télégraphie ou la téléphonie sans fil ainsi que par la signalisation optique.

Ainsi voyons nous combien ce mode d'attaque permet d'accroître considérablement l'importance des effets de rupture ou la largeur des brèche réalisées et d'accélérer la cadence des offensives.

Il ne saurait être question de minimiser la valeur de ces procédés nouveaux. Mais nous ne pouvons, dans un enthousiasme irréfléchi, en méconnaître les servitudes.

Ceux d'entre vous qui sont artilleurs voient mieux que moi la complexité des missions assignées aux batteries déployées sur le sol qui doivent protéger des engins se deplaçant à des vitesses de 8, 10, 15 kilomètres heure. Une fois leurs objectifs atteints les groupements de chars doivent au plus tôt pousser à nouveau de l'avant pour entreprendre les opérations en terrain libre. Ils doivent cependant y attendre leur infanterie qui ne peut entamer trop tôt sa progression sous peine de subir tous les effets des tirs adverses, dont l'arrivée est accélérée par tous les moyens possibles dès que la décision a été prise de la porter en avant mais qui sera fréquemment retardée par des résistances d'armes automatiques ayant échappé à la destruction.

Et que de problèmes posent la liaison et les transmissions entre les différents éléments de l'attaque!

Voici donc une position conquise par l'action combinée des chars, de l'infanterie et de l'artillerie. Sans retard il faut passer à l'exploitation. Ses possibilités apparaissent quand le front ennemi semble disloqué ou en voie de repli, quand on ne rencontre plus que des feux de mousqueterie discontinus, quand les tirs de l'artillerie adverse deviennent sporadiques et décousus.

Ses difficultés sont extrêmes avec les moyens ordinaires des troupes de campagne. Si l'on y perd du temps on laisse à l'ennemi la faculté de se rétablir; on compromet les résultats acquis par l'attaque au prix de sacrifices pénibles. Mais, à l'issue d'un combat sévère, à l'avant, les troupes sont harassées et il semble que la limite des forces humaines soit atteinte; il

est peu aisé de réaliser l'existence et l'importance de la bréche car quelques armes automatiques, quelques engins anti-chars qui s'opiniâtrent, peuvent faire illusion et l'on a vu des batteries ou des groupes d'artillerie isolés poursuivre leur tir à bout portant sur des fantassins ennemis. A l'arrière même, les vainqueurs, parfois, s'ignorent en tant que tels, faute de renseignements exacts sur la situation; les dispositifs de combat sont lents à se mettre en train dans des formations en profondeur parce que l'infanterie, l'artillerie, les services sont étalés sur le sol; les matériels sont accumulés, surtout aux abords des routes et des chemins; les communications dont le rétablissement est une condition nécessaire du mouvement en avant peuvent être interrompues par les bombardements ou les destructions de l'ennemi.

Les perfectionnements apportés au matériel moderne autorisent à envisager le retour des exploitations fructueuses.

La recherche du renseignement, servie par les reconnaissances aériennes, porte sur des investigations plus profondes. L'intervention d'avions, par masses, sur les arrières ennemis est susceptible de fournir le moyen de couper par endroits les communications de l'adversaire et d'interdire l'afflux de ses réserves. Le développement des transmissions radio-électriques et radio-téléphoniques active la décision des chefs.

Mais surtout, les chars, rapides et puissants, s'annoncent comme l'instrument efficace des exploitations futures. Ils sont capables de résoudre les énigmes qui se cachent derrière des résistances fragmentaires d'armes automatiques isolées ou de fractions de toutes armes éparses sur le sol. Leur personnel combattant, plus restreint en nombre que dans l'infanterie, plus aguerri parce que plus spécialisé, peut être amené au combat, pour cet achèvement de la lutte, moins épuisé que les fantassins qui ont fourni les efforts d'une attaque prolongée.

Leur intervention peut se concevoir — soit sous la forme, que nous examinerons ultérieurement, de masses mécaniques poursuivant les résultat acquis pendant la bataille — soit sous celle de groupements mixtes légers, agissant de concert avec l'aviation, comprenant des éléments de cavalerie à cheval ou en auto, des unités d'artillerie legère ou longue, des fractions du génie mais principalement des engins blindés. Dans chacun de ces groupements, les cavalliers, seuls, livrés à eux-mêmes, seraient tout aussi justiciables que l'infanterie des armes automatiques adverses, s'ils voulaient les attaquer de front. Mais la vitesse de leurs chevaux ou de leurs véhicules leur permet de suivre dans le sillage des engins blindés qui leur révèlent les résistances rencontrées. Une partie de leurs mitrailleuses

et de leurs fusils-mitrailleurs se plaque alors au sol pour neutraliser ces résistances avec l'appui de leurs canons; les engins blindés les débordent et cherchent à les faire tomber en les prenant de flanc; ils sont suivis par les pelotons à cheval ou portés qui n'ont pas été immobilisés de front.

Par cette manœuvre constante de fixation et de débordement, les groupements mixtes pénètrent dans les trous et les élargissent. Tout au moins déterminent-ils les contacts continus, la largeur et la profondeur des brèches qui seront exploitées ultérieurement par les troupes de campagne, formées en profondeur, poussées en hâte en avant dès que les communications auront pu être rétablies.

Dans la défensive elle-même, l'engin blindé peut rendre de précieux services, surtout dans la manœuvre en retraite, mais aussi en défensive statique dans la conduite des contre-attaques.

La manœuvre en retraite ou action retardatrice a pour objet, nous le savons, de gagner du temps et de retarder la progression des gros ennemis, en consentant une perte de terrain, afin de permettre, à un moment et dans une région donnés, l'exécution d'une autre manœuvre prévue par le commandement supérieur.

Ses facteurs sont les délais dont on désire bénéficier, l'espace que l'on accepte de perdre, les moyens dont on dispose. Ils réagissent les uns sur les autres. Veut-on gagner un délai considérable sur une profondeur de terrain restreinte? Les forces devront être importantes car les opérations pourront dégénérer en une bataille de pied ferme. Veut-on éviter la lutte sur place le plus longtemps possible? On sera conduit à consentir dans l'espace des sacrifices plus sérieux.

Ces considérations amènent le chef à préciser dans son esprit le dosage des résistances qu'il entend opposer à l'ennemi, dans la profondeur de terrain dont l'abandon est accepté, sur des positions successives où il envisage de pouvoir se battre.

Ainsi, dans cette manœuvre, on accepte le combat s'il est nécessaire; on ne le recherche pas. Il s'agit surtout de durer. L'action lointaine devant chacune des positions présente un intérêt spécial. Elle comporte l'emploi combiné de détachements retardateurs, de tirs profonds d'artillerie, de destructions, de bombardements aériens.

Les détachements retardateurs ont comme caractéristiques essentielles, la mobilité et une certaine puissance. Ils comprennent des éléments de cavalerie, des unités d'infanterie et du génies portées, des fractions d'artillerie; mais on leur adjoint, chaque fois que c'est possible, des autos-mitrailleuses ou des chars. La mission des détachements varie d'après la situation:

attitude aggressive, résistance ferme sur une position précisée jusqu'à un moment déterminé, action retardatrice dans certains délais et jusqu'à une ligne donnée, repli brusque dans des conditions de temps également fixées pour dégager les gros et faciliter les tirs de l'artillerie amie. ... Les engins blindés concourent efficacement à l'exécution de ces tâches diverses.

Et dans les contre-attaques — nous entendons ici les contre-attaques méthodiques organisées par le commandement par opposition aux contre-attaques immédiates lancées par les unités de première ligne — le char, grâce aux effets moraux et matériel que produit son action, est particulièrement indiqué pour y participer.

Ces contre-attaques, comme les engagements, sont des attaques qui mettent en œuvre un maximum d'artillerie mais un minimum d'infanterie parce qu'on ne leur demande pas des progressions profondes nécessitant des échelons successifs. L'utilisation d'engins blindés y est avantageuse; elle peut provoquer la surprise et raccourcir les délais nécessaires pour les préparations.

* * *

Nous le savons, dans la plupart des armées qui alignent des effectifs importants, on a constitué des grandes unités mécaniques ou motorisées. Les divisions ou corps mécaniques peuvent agir, du moins momentanément, en n'utilisant que leurs moyens organiques. L'intervention des divisions motorisées — sauf le cas où elles opèrent derrière un front — ne peut se concevoir qu'en combinaison avec des unités mécaniques qui les éclairent et qui les couvrent.

Les missions diverses qui sont assignées aux divisions mécaniques peuvent se réduire aux deux termes suivants — le combat en offensive ou en défensive — la progression en terrain libre qu'il s'agisse de marcher à l'ennemi pour prendre des contacts en assurant ou non la sûreté de grandes unités motorisées, qu'il s'agisse après la bataille d'exploiter le succès et de reprendre les opérations en terrain libre.

Le rythme de leurs attaques est celui que nous venons d'exposer rapidement. Mais elles ont des aptitudes souvent insoupçonnées pour la défensive, surtout pour la défensive mouvante, pour l'action retardatrice.

En effet — s'il est exact que la manœuvre en retraite, pour elles et pour les grandes unités de campagne est régie par les mêmes principes — elles ont la possibilité de constituer des détachements retardateurs particulièrement fournis en auto-mitrailleuses et chars légers, en troupes de soutiens ou en éléments chargés des destructions transportés en autos et en

motos, en organes de transmission. Ces détachements ont des actions coupées d'arrêts en des points favorables: coupures, défilés, couverts ... organisés grâce aux feux d'infanterie, aux tirs d'artillerie, aux travaux des sapeurs des troupes de soutien. Ils se décrochent facilement sous la protection des engins blindés et démasquent en temps voulu la position de résistance en arrivant a portée de ses feux; ils passent alors en réserve.

La position de résistance est occupée par les gros des divisions mécaniques; le plus souvent elle s'accroche à une coupure; elle est défendue suivant les procédés ordinaires par les feux de mousqueterie ou d'artillerie ainsi que par l'aménagement du terrain. Il est vrai qu'en principe elle est peu étoffée parce que la défense est assurée sur de grands fronts mais les réserves y sont composées des unités de chars de bataille, éclairées et couvertes par des auto-mitrailleuses ou des chars légers. Ces unités articulées et groupées en arrière de la position, agissant par contre-attaques soudaines et répétées, donnent à la résistance une durée et une solidité qui dépassent de beaucoup ce qu'on pourrait attendre d'un dispositif sans profondeur.

Quand une division mécanique progresse en terrain libre, quelle que soit sa mission, ses gros sont précédés par des éléments de découverte et de sûreté éloignée qui travaillent en coopération avec l'aviation. Les effectifs que l'on peut leur affecter, l'aptitude de leur matériel à l'action retardatrice, leur permettent d'assurer devant leur grande unité la maîtrise du réseau routier, de faciliter ainsi sa marche — et aussi de concourir à sa manœuvre d'ensemble en ralentissant l'adversaire, en l'attirant sur des terrains à embûches, en permettant la mise en place des moyens pour le combat.

Les gros de la division mécanique, couverts à portée d'une rotation automobile par leurs avant-gardes et leurs flancs-gardes, progressent par larges bonds de 10, 20, 30 kilomètres. Ils sont fractionnés en groupements de forces disposant au moins chacun d'un itinéraire distinct et sont suivis, au loin, par leurs convois qui ne se déplacent de coupures en coupures que pour couvrir des trajets de 80 à 100 kilomètres. Le problème essentiel, pour le chef, quand il a réglé les missions de ses avant-gardes, consiste, jusqu'au moment du combat, à placer dans son dispositif — d'une part ses unités de chars moyens ou lourds qui, escortées de chars légers, constituent le centre de gravité de son système — d'autre part ses éléments de feux d'infanterie et d'artillerie portés ou tractés. Si la situation est encore très imprécise et le terrain très couvert, il peut être avantageux de mettre en tête des gros les troupes d'occupation du terrain appuyées par du canon. Mais s'il résulte des renseignements acquis que l'ennemi a déjà atteint

par ses éléments avancés une ligne d'où il y a intérêt à le chasser, il convient, semble-t-il, de placer tout ou partie des unités fortement blindées en premier échelon pour leur permettre un nettoyage rapide de la zone occupée par les forces légères de l'ennemi et pour pouvoir passer immédiatement à l'attaque.

Les grandes unités motorisées s'emploient, après débarquement, dans la bataille ou au combat, dans les mêmes conditions que les grandes unités de toutes armes non motorisées. Nous connaissons leurs qualités stratégiques, leurs servitudes tactiques.

En toutes circonstances, leur défense anti-aérienne doit être assurée par les moyens ordinaires: aviation ou artillerie spécialisée.

Et, à terre, sauf si elles opèrent derrière un front, elles ne peuvent déplacer, faire stationner ou débarquer leurs gros qu'à l'abri d'une couverture qui les garantisse absolument sur leurs fronts et sur leurs flancs.

Cette sûreté repose sur l'occupation, avant déplacement de ces gros, des coupures ou des lignes favorables à la défense qui couvrent la zone de stationnement ou de débarquement que le groupement doit atteindre en fin de mouvement et de celles qui interdisent l'accès des flancs de la zone de marche. Les divisions ou tous autres groupements mécaniques concourent à ces tâches de sûreté éloignée. Mais les avant-gardes et les flancs gardes mêmes des grandes unités motorisées reçoivent comme mission non plus de garantir la sûreté rapprochée mais de participer à cette sûreté éloignée — soit si le terrain est favorable et si la situation l'indique en rejoignant les éléments mécaniques et en étayant la défense qu'ils ont organisée — soit en donnant de la profondeur à cette couverture en s'installant sur une position avantageuse située en arrière.

Les déplacements des gros s'effectuent ainsi à l'intérieur d'un polygone de sûreté dans des conditions qui, excluant la possibilité d'une rencontre avec l'ennemi, permettent d'obtenir le rendement maximum du transport automobile.

On utilise à plein le réseau routier afin de diminuer l'encombrement et la vulnérabilité du dispositif de marche. Pour les rendre aussi souples que possible on articule les diverses colonnes en groupements commandés, soit sous la forme de groupements tactiques de toutes armes, soit sous la forme de groupements de marche comprenant des fractions de même mobilité. Et pour des motifs de protection aérienne on utilise à plein les mouvements de nuit.

La mise à pied d'œuvre d'un groupement motorisé constitue la partie la plus délicate de ses approches. En règle générale les débarquements des gros ne s'effectuent qu'en dehors de la

portée des feux de l'artillerie lourde longue de l'adversaire et autant que possible à la faveur de l'obscurité ou des couverts du terrain. Cela n'est pas fait pour raccourcir les délais dans lesquels les troupes sont disponibles pour le combat.

On le voit, la manœuvre de telles unités est influencée par la déformation fréquente des situations, par l'impossibilité pour le commandement d'arrêter son plan loin de l'ennemi souvent encore non fixé et par le souci de ne provoquer ni croisement ni arrêt prolongé des colonnes.

Ces particularités conduisent le chef non seulement à se renseigner vite et loin mais encore à faire preuve de simplicité et de célérité dans la décision.

* * *

Ainsi, dans les conflagrations futures de nos armées de coalitions, il y aura, dans les deux camps, des grandes unités mécaniques. Les unes et les autres vont devancer leurs armées de campagne, que ce soit dans les préliminaires de la bataille ou dans l'exploitation. Les unes et les autres vont rechercher les terrains favorables à leur emploi: elles vont donc se rencontrer. Il y aura des luttes mécaniques comme il y avait jadis des luttes de cavalerie. Si les grandes unités blindées évitaient ces abordages ce serait en quelque sorte un renoncement, un aveu d'impuissance: comme il advint au début de la dernière guerre tandis que les divisions de cavalerie n'avaient plus confiance dans leur puissance de choc à l'arme blanche. L'avantage serait à un parti s'installant sur la défensive auquel il suffirait de montrer ses chars pour arrêter ceux de l'adversaire.

A notre connaissance du moins, dans les différentes armées, les règlements, les auteurs sont discrets sur ce sujet. Pourtant le problème est posé. Il ne s'agit pas de décrire avec précision un combat mécanique qui serait un pur roman, mais ne peut-on pas du moins, en cette matière, formuler quelques hypothèses?

Par certains côtés, cette lutte nouvelle ne s'apparente-t-elle avec les rencontres de cavalerie de l'époque napoléonienne et surtout avec les combats navals; est-il paradoxale de soutenir que les commandants des unités mécaniques ont le plus grand intérêt à étudier les questions maritimes et la tactique des amirautés?

Avant la rencontre, le chef devra être renseigné au plustôt par son aviation, par ses éléments terrestres avancés, pour prendre sa décision avec une avance en manœuvre; sa religion sera-t-elle toujours éclairée avec la précision voulue et n'aura-t-il pas intérêt à aller au combat avec une idée de manœuvre à priori, connue de tous, fonction du terrain et de la situation admise du

parti opposé, qui favorisera la rapidité de l'exécution et l'initiative de ses sous-ordres?

Le dilemne, pour lui, sera — soit de se dérober ou de retarder l'ennemi par la manœuvre en retraite s'il estime son adversaire supérieur par les effectifs ou par la qualité du matériel — soit de se porter hardiment à l'attaque. S'il adopte ce dernier parti, son réflexe constant ne sera-t-il pas de fixer l'adversaire avec la moindre partie de ses forces — par exemple des unités portées organisant rapidement des points d'appui sommaires ou encore des chars légers de découverte faisant de l'action retardatrice — tandis qu'il foncera avec ses unités de bataille appuyées par son canon sur le flanc ou sur les arrières du dispositif ennemi?

Ne cherchera-t-il pas toujours, dans ces manœuvres, à mettre les gros adverses dans une situation défavorable — non seulement en leur opposant les résistances parcellaires de sa mousqueterie — mais encore en les attirant sur des coupures, sur des terrains parsemés d'obstacles, battus par des engins anti-chars, parsemés de mines légères, obscurcis par le brouillard ou par des nuages artificiels — en recherchant les situations où les chars de bataille adverses soient face au vent, face au soleil?

N'est-il pas vrai de dire, que, dans la partie purement technique du combat, les éléments du succès seront la rapidité de l'approche — qui suppose chez les exécutants la souplesse des évolutions, l'aisance des transmissions et de la signalisation — la supériorité dans la conduite du feu, non seulement grâce à la qualité du matériel mais aussi par l'embossage opportun des chars d'attaque, par l'ouverture judicieuse des tirs, par leur justesse, par leur concentration sur les objectifs les plus immédiatement dangereux?

Ne voyons nous pas à quelles épreuves seront soumis les nerfs des combattants quand ils verront des chars amis flamber ou sauter, ainsi qu'il advient à des marins qui voient s'engouffrer autour d'eux les bateaux de leur flotte? et n'en concluons nous pas que les équipages des véhicules de combat doivent être d'une qualité supérieure?

La décision du chef, dans ces rencontres, devra être instantanée. Instantanément aussi, elle devra être communiquée a ses subordonnés et exécutée par eux. Que de problèmes cela soulève en matière de transmission et de signalisation! Cependant les situations seront changeantes et telle disposition prise par le commandement pourra, en un très court délai, s'avérer caduque par suite d'une contre-marche de l'ennemi, comme il advint à Trafalgar. Les initiatives des sous ordres devront, ainsi que fit le commodore Collingwood, faire face à ces événements imprévisibles.

Pour le chef lui-même — du seul point de vue de sa trempe morale — il lui faudra en quelques minutes — tel un amiral sur sa passerelle — concevoir, décider, donner des ordres dans le sentiment profond qu'il aura de sa responsabilité vis-à-vis de son armée dont il engagera en un instant une partie importante de ses forces vives.

Et trouvera-t-on communément des Murat, des Nelson ou des Seydlitz pour dominer de semblables circonstances?

* * *

Mais toutes ces conceptions sont affrontées par des conceptions contraires. Devant l'engin blindé, devant sa tactique, se dressent un matériel et une tactique opposés.

Et il y a aussi une stratégie anti-char. Elle influence l'organisation des systèmes fortifiés dont vous entretenait, l'an dernier, un officier général de mon armée.

Elle réagit sur les dispositifs d'ensemble pris pour le couverture.

Nous avons constaté que, pratiquement, certaines régions sont difficiles d'accès aux masses mécaniques. Leur aménagement en vue de les leur interdire complétement, l'accumulation des moyens de barrage dans les couloirs favorables à leur action peuvent être des préoccupations du haut commandement.

Les moyens techniques pour la lutte contre les engins blindés se sont considérablement développés en ces années dernières.

Dans chaque armée, on prétend disposer de canons anti-char susceptibles de perforer tous les blindages connus .... 20, 30, 40 millimètres, voire davantage.

On en distribue à toutes les troupes de campagne d'infanterie ou de cavalerie. On en constitue des unités réservées à la disposition des commandants des grandes unités.

On ne peut oublier les pertes subies, à la fin de la dernière guerre, par les chars alliés, moins protégés certes qu'ils le seraient aujourd'hui mais qui avaient aussi à affronter une défense anti-char beaucoup moins puissante que la défense actuelle; ainsi, dans l'armée française, du 5 avril au 11 novembre 1918, les pertes subies du fait de l'ennemi, surtout par le canon de campagne, furent de 29 % pour les chars moyens, de 13 % pour les chars légers.

Le char, dont l'armement a le plus souvent de grandes possibilités de perforation, est aussi un élément essentiel de la lutte anti-char; certains ont proposé de créer des unités blindées, spécialisées dans ce mode de combat — de créer des groupements de chasseurs anti-chars qui seraient affectés organiquement aux grandes unités de campagne.

Il en est de même des batteries d'artillerie, soit qu'elles attaquent au loin les masses mécaniques adverses dans leurs positions d'attente ou de rassemblement, soit qu'elles les prennent a partie à vue directe aux abords où à l'intérieur de la position de résistance. Leurs canons sont améliores en vue de tirer avec de plus grands champs de tir et avec de plus grandes vitesses angulaires.

Et, dans toutes les branches, la technique s'est efforcée de trouver des matériels et des procédés nouveaux:

— chars lance flammes,
— balles perforantes d'armes automatiques,
— mines légères ou lourdes,
— utilisation des couverts .... bois ou localités,
— aménagement d'obstacles battus par des feux amis au moyen de destructions, d'abatis, de barricades et aussi de tranchées d'un profil spécial soigneusement camouflées et sur lesquelles viennent se buter les véhicules adverses sans pouvoir les franchir,
— organisation des tranchées en vue d'augmenter la résistance à l'écrasement des ouvrages ...

Sur le plan tactique, l'effort n'est pas moindre.

Pour abréger, n'insistons pas sur la défense anti-char des unités ordinaires de campagne en mouvement, dans les approches, les attaques ou les replis. Elle consiste essentiellement à fouiller au loin le terrain pour discerner la présence de masses mécaniques ennemies — a progresser d'objectif en objectif, en présentant toujours, de front et de flanc, des barrages contre les engins blindés, s'appuyant à des obstacles, installés en profondeur, mis en place rapidement au plus près des premières lignes ou en avant d'elles.

Considérons surtout la défensive sur place. Du moins au début des organisations, elle est dominée par la menace d'irruptions blindées massives, mettant en ligne jusqu'à 100 chars par kilomètre de front.

Dans le choix des positions, les effets de rupture que l'on doit escompter d'attaques puissantes d'éléments mécaniques donnent à l'obstacle une importance primordiale.

Cela n'est pas sans inconvénients; les obstacles les plus favorables à la lutte anti-char sont les cours d'eaux, lacs, étangs ou canaux dont il faut généralement assurer la défense sur les rives mêmes; ils diminuent le rendement théorique des plans de feux; si l'on est obligé de les adopter comme lignes principales de résistance on est amené, lorsqu'ils sont encaissés dans des vallées étroites, à sacrifier la profondeur des champs de tir vers l'avant et l'on risque d'étager les positions vers l'arrière en vue l'ennemi.

Néanmoins les inconnus qui se cachent derrière les irruptions massives d'engins blindés sont tels qu'il semble rationnel de faire passer au premier plan des préoccupations, dans le choix des lignes de défense, la recherche de l'obstacle.

A défaut de lignes d'eau on installe la résistance principale sur des bois, des localités, des voies ferrés. Son tracé varie suivant la situation, selon que l'on attribue une importance primordiale à la défense éloignée ou à la défense rapprochée. Le combat éloigné demande des observatoires avancés et des emplacements de feux permettant de tirer à grande distance; il incite à porter les lisières extérieures des positions sur les crêtes ou un peu en avant. Le combat rapproché suppose que l'on tire parti du terrain pour séparer la ligne de bataille ennemie de ses appuis de feux d'artillerie et par conséquent que les lignes principales soient reportées en arrière des crêtes.

Dans l'organisation des positions, le renseignement lointain et rapidement transmis, prend de plus en plus d'importance; il permet de déceler la présence de groupements mécaniques adverses — de les dissocier en les attaquant par les bombes de l'aviation, par les tirs de l'artillerie longue, par des incursions d'engins blindés amis. Les avant-postes ou les avant-lignes concourent au même résultat quand on a pu les doter d'armes anti-chars en grand nombre et les installer sur des obstacles. En définitive, la valeur de la lutte éloignée est accrue.

La présence de véhicules de combat chez l'assaillant a pour effet de réduire singulièrement les délais dont le défenseur aurait pu disposer autrefois pour s'organiser. En raison de leur mobilité, ces engins peuvent surprendre à grande distane et même aborder seuls des positions défensives; ils peuvent suppléer en partie à l'artillerie et gagner tout le temps qui aurait été nécessaire pour mettre en place une partie des batteries et les ravitailler en munitions; toutefois les expériences faites établissent qu'à condition de disposer d'une bonne demi-journée de répit on peut aboutir à des résultats satisfaisants. Et la rapidité doit être recherchée aussi dans la mise en place des moyens anti-chars, lors des irruptions adverses; on aboutit, semble-t-il, à cette conclusion qu'ils ne peuvent arriver à temps pour tirer que s'ils sont en position d'attente immédiatement en arrière de l'objectif à protéger.

L'éventualité de ces attaques par unités mécaniques conduit à augmenter l'échélonnement des troupes, y compris l'artillerie. Dès maintenant les chiffres habituellement donnés pour la profondeur des positions apparaissent susceptibles d'augmentation et il importe d'occuper effectivement les lignes d'arrêt qui couvrent le centre de gravité des dispositifs d'artillerie.

On est amené à développer le système des «points d'appui», des «centres de résistance», encerclés, se combinant les uns avec les autres, se flanquant réciproquement où les engins blindés ne puissent pénétrer, derrière ou à l'intérieur desquels l'artillerie avancée puisse chercher un abri. L'ennemi est placé l'alternative ou d'attaquer ces points forts sans chance de succès ou de s'engager dans des rentrants. On canalise la progression des engins blindés; dans les couloirs, on accumule le feu d'engins anti-chars et des batteries avancées ainsi que des embuches de toutes sortes .... obstacles, tranchées spéciales, champs de mines. Ainsi, devant une menace mécanique, une position n'est solide qu'autant qu'elle est profonde et présente un véritable échiquier de points d'appui anti-char; le dispositif de défense contre les engins blindés se développe sur toute la profondeur de la position défensive; en général il présente successivement un échelon établi par les avant-postes ou les avant-lignes — un barrage anti-char principal qu'il y a toujours intérêt à faire coincider avec le barrage général — des barrages intérieurs tendus dans les couloirs les plus favorables à la pénétration des chars adverses — un barrage établi à la hauteur de la ligne d'arrêt qui couvre la masse principale de l'artillerie, les postes de commandement et les services — un barrage arrière constitué par cette artillerie même.

La dispersion de chacun des éléments de la défense s'étend à l'avant comme à l'arrière: à l'infanterie qui s'étage en quinconces sur les positions, fournissant des feux continus, occupant le terrain d'une façon discontinue; à l'artillerie qui s'échelonne sur toute la profondeur du dispositif; aux organes de commandement, de ravitaillement et d'évacuation.

Sans doute, reste-il de règle que les grandes unités doivent en principe assurer l'intégrité de leur position de résistance; mais, dans l'avenir, la nécessité de déjouer ces attaques massives et brusquées à base d'engins blindés s'avérera de plus en plus rigoureuse. Dans cet ordre d'idées, devant l'imminence d'offensives de ce genre, sans pour cela entamer une manœuvre en retraite proprement dite, le haut commandement, plus souvent qu'on ne l'envisage, n'emploiera-t-il pas cette ruse de grande style qui consiste à évacuer sa position de résistance pour accepter la bataille sur une position distante de quelques kilomètres afin que l'irruption mécanique ennemie tombe dans le vide en butte à toutes les concentrations de l'artillerie amie? Ne donnera-t-il pas fréquemment à ses grandes unités la faculté d'abandonner telle ou telle partie de leur ligne principale?

Une autre caractéristique de cette bataille nouvelle est l'obligation qu'a le commandement de disposer de réserves mobiles. Elle apparaît plus pressante qu'autrefois puisque le développe-

ment de la motorisation et de la mécanisation donne à l'assaillant la possibilité de monter plus rapidement que jadis des attaques inopinées.

Le défenseur ne manquera pas d'utiliser les chars à son profit Ils sont l'instrument le plus efficace des contre-attaques. S'ils n'assurent pas d'une façon prolongée l'occupation du sol, leur seule présence peut momentanément l'interdire à l'ennemi. Il n'est pas certain qu'on ne puisse les employer, pour la défense même des positions de résistance, entre les lignes principales et les lignes d'arrêt. . . . . .

On ne saurait méconnaître la valeur de cette tactique et de ce matériel anti-char.

En définitive, le mode d'action le plus efficace des groupements mécaniques et motorisés que nous considérons est en masses, par combinaison de tous leurs moyens blindés ou portés, dans la rapidité, dans l'effet de surprise — donc dans l'action d'aile. Celle-ci est en effet la forme supérieure de la manœuvre; elle fournit les résultats matériels les plus puissants parceque ses feux de flanc sont plus efficaces que les feux frontaux et parceque les progressions des troupes amies y sont orientées dans des directions où l'adversaire est supposé couvert d'une façon plus précaire que sur son axe de marche; elle influe profondément sur le moral du parti opposé: commandement, troupes et services; l'organisation de la lutte a laquelle elle aboutit présente des facilités car en terrain libre, sur un flanc découvert, les communications sont aisées et les voies d'accés nombreuses.

Pour terminer, essayons d'esquisser la physionomie générale d'une opération de ce genre, mettant en œuvre plusieurs grandes unités, mécaniques ou motorisées.

* * *

Dans cette manœuvre les éléments mécaniques, légers ou lourds, interviennent tout dabord. Mais, comme il sera sans doute nécéssaire d'en venir à la bataille toutes forces réunies, ils sont suivis par des grandes unités, par des groupements motorisés. Ils en assurent la couverture concurrement avec d'autres unités mobiles mais douées d'une vitesse moindre, par exemple des divisions de cavalerie. Enfin, dès que le jeu est abattu, les transports par chemin de fer et les mouvements par voie de terre fournissent d'autres grandes unités de toutes armes et d'autres éléments des réserves générales qui nourriront la bataille future.

On voit que, dans la réunion des moyens qui précéde une manœuvre de ce genre, on peut escompter à terre trois échelons de forces: le premier à base d'engins mécaniques ou d'éléments

de cavalerie, le deuxième composé d'unités motorisées, le troisième comprenant des troupes et des renforcements de toutes sortes transportés sur voie ferrée ou faisant mouvement par route.

* * *

La vitesse est une condition essentielle du succès. Le commandement s'inspire des tendances qui la procurent.

Grâce au renseignement il peut orienter en temps voulu ses subordonnés, par étapes, vers des buts précis. Il décentralise à tous les échelons, du moins au commencement des mouvements, quitte à centraliser par la suite au moment de la bataille: les groupements tactiques prévalant tout d'abord et la décentralisation s'étendant aux éléments d'artillerie qu'ils comprennent. Il exige que les postes de commandement soient portés franchement en avant, immédiatement derrière les avant-gardes, en principe du côté de l'aile marchante où la décision doit se produire et où il y a des chances que les événements rebondissent. Il axe ses subordonnés surtout sur des directions; les objectifs prennent un grand échelonnement en profondeur, soit avant les contacts, soit après les premiers combats heureux dans les exploitations qui les suivent.

On procéde par ordres particuliers, brefs et simples, résumés de temps en temps, par exemple chaque jour, par un ordre général.

L'organisation de la circulation et celle des colonnes ainsi que l'agencement des liaisons et des transmissions sont l'objet d'un travail incessant des états-majors qui témoignent alors de leurs capacités.

Il est a peine besoin d'ajouter que les chefs, à tous les degrès, donnent ici la mesure de leur caractère par la hardiesse avec laquelle ils acceptent les risques inévitables.

Dans ces opérations, la surprise procédé aussi du secret et de la ruse.

Au début des affaires, les marches de nuit, dont le rendement est restreint, sont de rigueur. Leur couverture par l'aviation est prévue mais elle ne se révèle qu'en cas de besoin afin de ne pas donner l'éveil; il en est de même pour l'artillerie anti-aérienne qui n'intervient qu'en cas de nécessité manifeste. Dès que les cartes de la manœuvre entreprise sont étalées, l'activité de ces organes s'accroit. Pour accélérer l'avance, la dernière étape tout au moins, fortement couverte dans l'air, est exécutée d'une façon ininterrompue, de jour comme dans l'obscurité.

Le camouflage, à tous les échelons de commandement ou des troupes et des services, est l'objet de mesures de discipline draconiennes; il est vérifié par l'aviation amie.

Les zones de rassemblement initiales sont choisis de préférence dans des régions couvertes. Elles sont réparties suivant une large dispersion qui peut tromper l'adversaire sur l'orientation générale des mouvements.

On limite le nombre des officiers, y compris ceux des services, chargés d'établir les projets d'opérations. Le but de la manœuvre n'est communiqué par les ordres que dans la mesure strictement nécessaire.

La circulation et l'échange des nouvelles par la presse, par la correspondance, par le téléphone et par la T. S. F., donnent lieu à des dispositions rigoureuses.

Des fausses nouvelles sont répandues, suivant un plan établi, dans la population civile, dans la troupe, chez les exécutants de l'affaire entreprise comme sur les autres parties du théâtre d'opérations, voire dans le camp ennemi.

Le renseignement inspire la manœuvre à faire sur le plan stratégique. Sur le plan tactique il la guide, il permet de la développer et d'orienter l'action dans ses étapes successives.

Sa recherche est assurée par les organes les plus divers: l'espionnage — les états-majors des grandes unités qui sur tout le théâtre des opérations vérifient l'ordre de la bataille ennemi devant leurs fronts respectifs, constatent des retraits, des élargissements de zones, des diminutions dans le dosage de l'artillerie adverse — la découverte des éléments qui précédent et couvrent la mise en place des moyens. Mais initialement, c'est l'exploration aérienne qui fournit les indications les plus fructueuses.

Pour ne pas attirer l'attention dans le parti opposé ses investigations sont d'abord discrètes et ne modifient pas sensiblement l'activité aérienne du côté ami; elle forme un ensemble sans solution de continuité dans l'espace et dans le temps, coordonné par le commandement aux divers échelons et sur toutes les parties du théâtre d'opérations; par moments, des reconnaissances profondes prolongent celles, plus rapprochées, de l'aviation des grandes unités qui tiennent le front et sont orientées sur les bivouacs ou les zones de stationnement éloignés, sur les nœuds de communications et sur les grandes routes pénétrantes ou de rocade, sur les bifurcations importantes de voie ferrée .... par où l'adversaire pourrait amener à la bataille des forces nouvelles qui seraient suivies en permanence. En conséquence, des plans de renseignements sont établis successivement à tous les degrés du commandement; ils ont pour base les possibilités du parti opposé, les besoins de la manœuvre, les nécessités de la sûreté. Dès que le voile du secret se lève — et il est inévitable qu'il se lève tôt ou tard — lorsqu'on est en droit de supposer que l'ennemi a discerné la manœuvre amorcée, on poursuit les recherches mais il

ne suffit plus de se procurer le renseignement; il faut encore aveugler l'adversaire; l'aviation amie s'efforce d'interdire ses reconnaissances aériennes; elle prend à partie sa chasse et attaque ses terrains; en outre, si elle en a les moyens, elle bombarde les nœuds de communication, sur routes ou sur voies ferrées, par où il fait affluer ses renforts.

* * *

La direction maîtresse de la manœuvre est à rechercher au large par rapport à l'aile découverte du parti opposé. Au cours des opérations l'aile ennemie se déplacera et se prolongera du côté menacé; pour avoir des chances de la tourner effectivement il faut prendre du champ.

Cette direction maîtresse est portée assez loin sur le flanc du dispositif adverse pour qu'elle puisse y pénétrer avant que le commandement ennemi ait eu la possibilité de faire affluer ses réserves et de présenter une résistance frontale. On se propose ainsi de contraindre à des replis précipités les troupes qu'elle englobe dans son rayon d'action en s'emparant des communications qui commandent toutes leurs opérations; on peut alors les acculer à une lutte à fronts renversés, peut être à la capitulation, à la destruction.

Du point de vue théorique on ne déborde jamais trop large. Cependant, dans la pratique, encore qu'il faille toujours rechercher l'amplitude de la manœuvre, il faut considérer que, dans la bataille moderne, la puissance des feux, surtout des tirs d'écharpe, ainsi que les menaces d'incursions blindées, conduisent à la hantise des fronts continus. L'action d'aile doit être soudée au corps de bataille. Plus grande est son amplitude, plus importants sont les moyens nécessaires pour assurer cette soudure qui n'est constituée d'ailleurs, le plus souvent, que par de simples rideaux. Un dosage est nécessaire où l'économie intervient.

C'est cette direction maîtresse qui détermine l'orientation et les emplacements fixés initialement pour la réunion des grandes unités motorisées. Celle-ci est devancée par les unités mécaniques et les divisions de cavalerie qui couvrent l'opération.

La mise en place des groupements motorisés est précédée de mouvements discrets et dispersés dans les arrières lointains du front ami, au delà de la portée normale des investigations aériennes de l'adversaire. Elle est suivie sans retard par les déplacements qui conduisent à la bataille; ces mouvements se développent, alors que les jeux sont abattus, sans interruptions autres que celles nécessaires pour le repos des troupes et la révision du matériel; car, s'il reste nécessaire de se rassembler avant d'agir, il importe d'agir rapidement dès qu'on est rassemblé.

La portée de la dernière étape de ces groupements motorisés, à partir du moment où ils progressent de jour comme de nuit, excède ainsi largement 100 kilomètres par 24 heures. Elle exige que la sûreté leur assure une zone profonde de terrain libre. Comme nous l'avons vu, leur encombrement, leur vulnérabilité, la rapidité des incursions blindées de l'ennemi qui sont possibles, demande que cette sûreté soit en place, chaque jour, dès le début de leur mouvement; on ne couvre d'une façon efficace que dans la stabilité; on concevrait difficilement le déplacement de ces énormes colonnes automobiles (dont la longueur reste troublante) avec la seule protection terrestre d'éléments eux mêmes en marche.

Les grandes unités transportées sur camions sont articulées, ainsi que nous l'avons indiqué, en groupements, en largeur et en profondeur, sur les voies d'accès pénétrantes. Leur centre de gravité est axé autour de la direction maîtresse. Leurs réserves sont orientées du côté de l'aile marchante où la décision est plus probable et où il y a des chances que des situations nouvelles surgissent au fur et à mesure de l'afflux des renforts ennemis.

Les groupements ainsi constitués ne sont pas seulement des groupements de marche mais encore des groupements tactiques pourvus des chefs, des missions et des moyens voulus pour un engagement inopiné. L'artillerie est décentralisée entre les groupements non seulement pour le mouvement mais encore pour l'emploi. Chaque groupement constitue une colonne et chaque colonne, avec laquelle marche le commandant du groupement, a une avant-garde dont le chef dispose en propre de tous les éléments, y compris l'artillerie, nécessaires pour une première rencontre. La sûreté de l'air est assurée en permanence par l'artillerie anti-aérienne, en certains moments et en certains endroits par l'aviation.

Les grandes unités motorisées sont prêtes, dès leur débarquement, à s'engager dans le combat avec le concours de tous les engins blindés disponibles, du bombardement et de la chasse.

Et en arrière la voie ferrée déverse d'autres grandes unités du type normal et d'autres troupes ou services des réserves générales.

Les troupes mécaniques ou à cheval qui précédent ou flanquent ce premier échelon automobile ont sans doute pour première mission dans le temps sa sûreté. Les divisions mécaniques, en raison de leur armement et de leurs possibilités de déplacement, sont indiquées pour assurer la couverture sur l'axe même de la manœuvre et sur le flanc découvert. Les divisions de cavalerie, qui se font alors précéder par leurs éléments motorisés, ont leur place marquée à l'aile intérieure en vue de réaliser la soudure

avec le corps de bataille ami. Les opérations de ces grandes unités, pour la plus grande partie de leurs éléments portés éclairés par des automitrailleuses ou des chars légers, sont celles de la défensive sur les grands fronts; des rideaux sont tendus qui utilisent les coupures et les obstacles, généralement assez ténus en raison de l'étendue des fronts à garnir, plus étoffés autour des voies d'accès principales de l'ennemi.

Mais on se bornerait à des utilisations restreintes et inférieures aux possibilités en limitant à la sûreté le rôle des divisions mécaniques dans ces opérations.

D'autres tâches leur sont confiées, surtout à leurs unités de chars moyens ou lourds, convenablement éclairées, appuyées et suivies par des chars légers, par de l'artillerie tractée et par des éléments d'infanterie ou du génie sur voitures tous terrains.

C'est de s'emparer de vie force de points essentiels au développement ultérieure de la manœuvre — d'attaquer, d'arrêter ou de ralentir les colonnes adverses, blindées ou non, qui marchent à la bataille — d'exécuter des raids sur les arrières ennemis. Ce sont les opérations que nos avons examinées; et, sur leurs objectifs terminaux, les engins blindés seront relevés, d'abord par leurs troupes d'accompagnement propres, ensuite par les premiers éléments des divisions motorisées.

L'attaque de flanc et le rabattement sur les dispositif adverse n'auront leur plein effet que s'ils englobent largement les forces ennemies connues, s'ils les fixent dans toutes les parties de leur corps de bataille, s'ils immobilisent leurs réserves — non seulement sur l'aile menacée — mais aussi sur le reste du front; sans quoi l'adversaire à toute faculté pour opérer des retraits et pour amener des renforts à la bataille qui le préoccupe en première urgence.

La ruse peut contribuer à ce résultat. On répand de fausses nouvelles. En certains points on procéde à des sorties inusitées d'escadrilles, à des déploiements de ballons; on rassemble des groupes d'artillerie prélevés à proximité sur des secteurs entièrement passifs et on leur fait exécuter des bombardements violents; on fait de fausses attaques.

Là où l'on est obligé, sur le reste du front, pour ne pas compremettre la sûreté, de conserver des forces assez importantes dans certaines parties vitales — ou encore quand, faute de moyens automobiles ou ferroviaires suffisants, on peut disposer d'éléments réservés qu'on a pas eu la possibilité de faire écouler vers la bataille de flanc — on monte des affaires d'un volume restreint. Ce ne sont que des engagements mais ils sont susceptibles de tromper le commandement adverse, peut-être désemparé, et de l'amener à maintenir en place des réserves.

Cependant l'adversaire dégarnit parfois son front, à l'intérieur de son corps de bataille, au point qu'un affaiblissement extrême en résulte. Si le parti opposé le discerne, il peut lui paraître avantageux de réduire les moyens consacrés aux opérations sur le flanc ennemi; il peut avoir des chances de succès en montant frontalement une affaire en forces dans ces zones de moindre résistance. Et ce serait un effet indirect de la manœuvre latérale.

Messieurs, on a discuté de tous temps la question de savoir s'il y a des principes immuables dans la conduite de la guerre, en stratégie ou en tactique.

Nous voici en présence de transformations profondes dans les procédés du combat et de la bataille.

Pourtant — qu'il s'agisse d'emploi du char ainsi que du véhicule sur route, en combinaison avec les troupes de campagne ou indépendamment d'elles — il faut toujours ne les engager qu'à bon escient, sur des terrains et dans des circonstances favorables, pour obtenir des résultats qui soient en rapport avec les sacrifices consentis à l'avance. Il faut toujours opérer par masses, faire converger ses efforts en particulier autour des chars de bataille et des chars lourds, répartir ses forces inégalement. Certaines conditions essentielles du succès seront toujours la réunion des moyens à l'insu de l'ennemi par l'utilisation des couverts du sol, de l'obscurité, du nuage — leur intervention à l'improviste dans une direction insoupçonnée de l'adversaire, de préférence de flanc, dans la rapidité. Le chef devra plus que jamais être renseigné, être couvert; il ne sera digne de ce nom que s'il a la décision prompte, la tête froide pour combiner, le cœur chaud pour entraîner.

Adaptation des moyens au but, réunion et économie des forces, concentration des efforts, secret et surprise, sureté, prévision, activité et vitesse .... ces règles générales de toute opération de guerre sont permanentes; elles sont le fruit de notre raison et valent d'ailleurs pour toutes les entreprises humaines. Elles constituent la base de la culture militaire. Elles doivent nous pénétrer; dans l'action peut-être écarteront elles de nos esprits l'inquiétude et le scrupule car une bonne santé psychique exige des convictions stables et on n'agit pas dans le siècle sans quelques vigoureux parti-pris ou pour rappeler le mot bien connu de Napoléon toute opération doit être faite par un système; le hasard ne fait rien réussir.

Ce qui, dans mon armée, nous paraît surtout nouveau, dans toutes ces matières .... c'est l'importance chaque jour croissante de la technicité dans la formation intellectuelle du commandement. Incessament nous devons nous renouveler.

Même en temps de paix, si nos subordonnés ont besoin de nous, nous aussi, de plus en plus, nous avons besoin d'eux pour nous informer, pour nous documenter .... car nous ne pouvons pas simultanément être des spécialistes dans l'emploi ainsi que dans toutes les branches sans cesse modifiées de la fabrication et de l'entretien du matériel.

Plus que jamais nous nous rendons compte que, dans l'avenir, la valeur du commandement en campagne sera l'aboutissement d'un effort de longue haleine. Sans doute, pour la mesurer, interviendront les influences variables du talent des chefs, de leurs intuitions, de leurs inspirations; sans doute entrera alors en ligne le capital plus ou moins conscient des vertus et des traditions ancestrales accumulées par l'armée qui opérera. Mais, dans les quelques journées où la déstinée d'un peuple sera fixée sur les champs de bataille, de plus en plus, le jugement, l'attitude et l'autorité des chefs dépendront des réflexes intellectuels et moraux qu'ils auront acquis pendant toute leur carrière par leurs études.

Et, pour nous, dans mon armée, la principale conclusion de toutes les réflexions et de toutes les discussions que peuvent entraîner ces questions nouvelles, c'est peut-être une leçon de modestie et une invitation au travail.

Betrachtungen über Fragen der Heeresmotorisierung

Von Oberst *Walther Nehring,* Berlin.

Das Wesen der Heeresmotorisierung.

Der Gradmesser des Wertes der Völker aller Zeiten war, ist und bleibt der Zustand ihres Heeres. Er entscheidet über Krieg und Frieden — heute vor allem über den Frieden. Je höher der Stand der Wehrbereitschaft eines Volkes ist, desto stärker ist seine Sicherheit und damit die Erhaltung des Friedens gewährleistet. Daraus ergibt sich also zwingend die Forderung, die *Wehrbereitschaft* mit allen Mitteln zu fördern und zu verbessern. An dieser Tatsache kann keiner vorbeigehen. Das ganze Volk ist daran interessiert.

Wohl zu keiner anderen Zeit sind die Ansichten über den Krieg der Zukunft derart auseinandergegangen wie gerade jetzt. Ein Durcheinander der verschiedenartigsten Gedanken und Auffassungen von Laien und von Soldaten ergibt sich im Meinungsstreit der militärischen Fachblätter aller Völker, wobei zugegeben sei, dass es schwer ist, zu klaren Begriffen und Vorstellungen zu kommen! Weshalb gehen nun aber alle Vorstellungen und Schlüsse so besonders weit auseinander?