

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 3 (1858)
Heft: 20

Artikel: D'une descente des Français en Angleterre [suite]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-328630>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.03.2025

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

REVUE MILITAIRE

SUISSE

dirigée par F. LECOMTE, capitaine d'état-major fédéral.

N° 20

Lausanne. 3 Novembre 1858

III^e Année

SOMMAIRE. — D'une descente des Français en Angleterre. (Quatrième et dernier article.) — Biographie de M. Rilliet-de Constant, colonel fédéral et inspecteur de la cavalerie. — Camp fédéral de Luziensteig. — Nouvelles et Chronique.

D'UNE DESCENTE DES FRANÇAIS EN ANGLETERRE.

(*Quatrième et dernier article.* ¹)

Une *concentration* secrète de troupes sur un point d'extrême frontière est chose plus difficile encore, dans un pays aussi peuplé que la France et en relations journalières par courriers, lettres et télégraphes avec tous les pays voisins. Pour qu'on ignorât, en Angleterre, ce qui se passe à cet égard en France, il faudrait ou que *toutes* les communications de ce dernier pays avec l'extérieur fussent coupées, ou que l'autorité militaire anglaise fût dépourvue des moyens de renseignements familiers à tout état-major, deux suppositions également inadmissibles.

Au reste, c'est une grave erreur de croire que les chemins de fer accélèrent toujours des mouvements de troupes. S'il s'agit de deux à trois bataillons d'infanterie, oui, ils iront plus vite en chemin de fer; s'il s'agit de faire converger des troupes sur un point central, sur Paris par exemple, par 6 ou 7 lignes à la fois, oui, l'on pourra y faire affluer une armée en quelques jours. Mais s'il est question de transporter des masses de 50 à 100,000 hommes sur une seule ligne, le cas est tout autre. Ce serait tout simplement une absurdité; car, outre les grands inconvénients de répandre des fractions de mêmes corps sur de grandes distances, unies seulement par deux rails, il arrive un moment où, vu la force des effectifs à transporter, le temps perdu par les troupes qui attendent leur tour de départ ne compense plus celui qu'elles gagnent en cheminant plus vite. Les transports de troupes par voies ferrées, surtout avec chevaux et gros matériel, ne sont point choses si faciles ni si rapides qu'on le croit communément. Les em-

¹ Voir les numéros 16, 17 et 19.

barquements et débarquements sont à eux seuls de grosses affaires, en France comme ailleurs, et toute personne, même étrangère aux complications de détail accompagnant les dislocations et les cantonnements le long des lignes, qui voudra calculer, d'après les prescriptions des règlements français de 1855, le temps qu'il faudrait pour transporter, de Paris à Cherbourg, 50 à 100 mille hommes, pourra s'assurer qu'il y aurait tout profit pour ces troupes à dévider lentement, mais *simultanément*, leurs journées d'étapes, plutôt que de se faire traîner *successivement* en wagons. Une armée de 100,000 hommes supposerait, d'après les proportions admises, environ 20,000 chevaux et 250 bouches à feu. Or, on se fera une idée de la *rapidité* avec laquelle elle cheminerait par voie ferrée, en sachant que pour le transport de l'artillerie seulement, il faudrait, au minimum, 80 convois réglementaires¹.

MM. les membres du Parlement peuvent donc être bien tranquilles et certains que si 100,000 hommes ou même 50,000, ou seulement 30,000, apparaissent tout-à-coup à Cherbourg pour menacer l'Angleterre, ils n'y seront pas arrivés par le long défilé ferré, mais de toutes les routes et chemins convergeant sur ce point, laissant aux locomotives le seul soin d'amener les approvisionnements.

Ce serait, d'ailleurs, une singulière façon de surprendre son monde que d'envoyer, presque sous ses yeux, des avant-gardes journalières de 4 à 5,000 hommes, vraies messagères d'alarmes, une ou plusieurs semaines avant que l'armée ne pût être réunie et en mesure de s'embarquer. En outre, une ligne ferrée est plus facile à faire surveiller par les espions que des routes et chemins ordinaires.

Dans le cas spécial, nous pouvons donc affirmer que la concentration, sur terre comme sur mer, n'acquiert de la vapeur aucun avantage au profit de l'attaque contre la défense.

L'*embarquement*, pour autant que nous pouvons en juger par les expériences de la dernière guerre, reste le même à peu près par la vapeur, au point de vue des difficultés. Si le plus grand nombre des gros bâtiments, pouvant porter plusieurs milliers d'hommes, semble, au premier coup d'œil, devoir le faciliter par un fractionnement moindre des corps, cependant, en pratique, cet avantage est compensé par

¹ Un wagon ordinaire, à 4 ou 5 compartiments, contient 8 à 9 hommes pour 10 places civiles par compartiment. Les wagons sans compartiment comprennent de 32 à 36 places militaires pour 38 places civiles. Les wagons à bœufs : 7 chevaux en moyenne et 4 hommes; les wagons-écuries : 3 chevaux; un wagon à bagages : 60 selles; il faut de 1/2 à 1 truck par voiture de guerre; 12 à 18 trucks, en moyenne, pour un équipage de ponts. Le convoi maximum se compose de 24 à 35 wagons suivant les lignes. Un convoi d'infanterie comprend donc environ mille hommes et accessoires; un de cavalerie 165 chevaux et 195 hommes. Un d'artillerie 1/2 batterie, ou 1/3 de compagnie d'équipages à 66 voitures.

les difficultés plus grandes du transbordement, ainsi que de l'arrangement dans l'intérieur de ces citadelles. S'il s'agit d'embarquer 150,000 hommes, comme en 1803, ou seulement 100,000 ou même 50,000, ce sera toujours une assez longue opération pour qu'il ne puisse pas, surtout d'après ce que nous venons de dire quant à la concentration, y avoir de surprise. Or, du moment que l'ennemi est sur ses gardes, il importe assez peu que l'embarquement puisse se faire deux à trois jours plus tôt ou plus tard. Enfin les gros navires devant, pendant et surtout après leur chargement, mouiller plus avant en rade ou en mer, les dangers d'audacieux coups de main opérés contre eux pendant l'embarquement même, tels que ceux des Anglais apparaissant tout à coup devant Copenhague et Aboukir, ou des Russes devant Sinope, sont d'autant plus grands pour l'attaque. Contrecarrer les embarquements commencés, devient un des points fondamentaux de la guerre future avec descentes maritimes, vu les brillants enjeux que de telles opérations offrent au défenseur-assaillant, par la surprise d'une armée en même temps que d'une flotte, et vu les facilités comparatives qu'elles rencontrent de nos jours, par les gros bâtiments à hélice et à forts calibres luttant si avantageusement contre les batteries de côtes. Une expédition qui s'organiserait dans la Manche, c'est-à-dire à quelques lieues d'un port anglais et en présence de marins dignes de Trafalgar, de Copenhague et d'Aboukir, serait fort imprudente de ne pas compter sérieusement avec ce danger.

2^o *La traversée.* L'Angleterre est une forteresse, entourée d'un fossé large, profond et garni de défenses offensives. Mais elle a cette particularité que ces défenses s'étendent au loin sur le globe; elles se nomment Gibraltar, Helgoland, Corfou, Malte, le Cap, les colonies, les flottes. La première enceinte s'appelle la flotte, la seconde la côte, la troisième l'armée; le blockhaus c'est la nation. De tels *ouvrages*, flanqués d'alliances continentales, exigent un siège tout particulier. Les cheminements doivent commencer de fort loin, sans être cependant plus à couvert. Ils ne peuvent avancer que sous des angles très aigus ou par une brusque perpendiculaire; il faut ou tenter l'escalade, ou faire brèche et donner l'assaut. En d'autres termes, la *traversée* présente deux hypothèses :

Ou l'expédition, mettant surtout son espoir dans les opérations de terre, s'efforcera de tromper la vigilance de la défense sur mer et d'éviter une affaire décisive avec les flottes.

Ou, se sentant forte en bâtiments, elle fera dépendre ses opérations sur terre d'un premier succès sur mer, et recherchera une grande bataille navale qui lui livre les côtes.

Dans la première hypothèse, c'est une série de joutes et de di-

versions, ayant pour théâtre le monde entier et pour but d'entraîner la flotte de défense hors de la zone d'un débarquement : ce sont de vastes voyages d'amiraux à la chasse les uns des autres. Les incidents de ces grandioses parties de barre, où les positions maritimes de l'Angleterre joueraient d'ailleurs un grand rôle, nous mènent fort loin du petit saut de la Manche.

Dans la seconde hypothèse, c'est, avant toutes choses, une bataille navale, qui, par les intérêts et par les forces en présence, serait la plus grande que le monde eût vue jusqu'ici. Ce seraient dix mille bouches à feu vomissant la destruction autour d'elles, c'est-à-dire quelque chose dont l'esprit refuse de se faire une image même approximative. Après une bataille pareille, peu importe la longueur de la traversée à opérer. La victoire donne au vainqueur non pas un canal, mais l'Océan tout entier, et le débarquement se ferait aussi bien à mille lieues qu'à dix du théâtre de l'action. C'est à Leipsig, en 1813, que Paris a été pris et non sous les murs de cette capitale. Sur mer, à bien plus forte raison, il en est de même. Trafalgar a donné non Cadix, mais les eaux de l'Europe pour un temps à l'Angleterre. Ici encore il ne s'agit donc pas d'enjamber simplement la Manche, mais de décider auparavant de l'empire des mers. Restera-t-il, comme aujourd'hui, le bien de tous ? ou son sceptre passera-t-il, pour de longues années, aux mains d'une ou de deux puissances seulement ? Telles sont pour les parties d'une semblable lutte les chances à courir, au milieu d'un siècle avide d'expansion commerciale. Et, en vérité, nous ne savons apercevoir quoi que ce soit dans le monde, ni dans le présent ni dans l'avenir, qui revête un intérêt assez grave pour servir d'enjeu à de pareils risques, nous dirons même à de pareilles calamités, car les suites d'un grand triomphe maritime des uns ou des autres seraient également fatales à tous. Si l'Angleterre était vaincue, la puissance, déjà si grande, de ses rivales en serait accrue au point d'être une menace incessante pour l'indépendance des autres Etats, grands et petits, de l'Europe. Si elle était victorieuse, elle régnerait pour longtemps seule sur les mers et acquerrait ainsi un monopole, auquel ses adversaires répondraient sans doute par quelque nouveau blocus continental, qui ruinerait le commerce actuel et reculerait d'un demi-siècle la civilisation.

Mais, enfin, si la folie humaine poussait une partie à entamer ce terrible jeu, ses chances seraient-elles augmentées au détriment de la défense, par les inventions modernes ? Non ; si, nous le répétons encore, on use de part et d'autre des mêmes ressources avec une égale habileté.

La vapeur peut faciliter, par exemple, à l'offensive les moyens de

se multiplier sur divers points et de donner ainsi le change à la défense pour pénétrer à travers sa zone de surveillance. Le peu de largeur du détroit paraîtrait aussi favoriser ce résultat contre la Grande-Bretagne, puisque la défense aurait 50 à 60 milles de côtes à garder, tandis que l'attaque n'aurait, en moyenne, que 10 à 15 milles de canal à franchir. Mais, d'autre part, la vapeur et les télégraphes donnent à la défense des moyens sûrs et si prompts de renseignements, que les erreurs seront moins communes et infiniment plus faciles à réparer. En limitant les opérations aux eaux du canal, l'avance de l'attaque, qui ne pourrait être que de quelques heures, serait bientôt regagnée par la vapeur; et comme un débarquement sérieux sur une telle côte ne peut s'opérer en si peu de temps, l'attaque courrait le risque d'être assaillie par mer, pendant l'exécution même du débarquement, — de tous les cas, le plus fâcheux pour elle. Si les diversions s'élargissent hors du canal, afin de gagner plus de temps pour le débarquement, alors c'est, comme nous l'avons déjà dit, toute une guerre maritime et non plus seulement une traversée. Nous laissons à l'imagination du lecteur, guidée par les enseignements de l'histoire, le soin de rechercher les diverses péripéties auxquelles cette hypothèse pourrait donner lieu. Plus loin nous retrouverons celles d'un débarquement réussissant à s'accomplir à l'aide de ces grandes diversions.

Les chances du second cas de traversée, c'est-à-dire de vive force, ne nous arrêteront pas longtemps, car elles dépendent essentiellement d'une base qu'il est impossible de calculer aujourd'hui, celle des effectifs en présence. Si la flotte d'attaque porte avec elle ses troupes de terre, elle en sera grandement gênée pour une action décisive sur mer; si elle ne les a pas, nous rentrons de nouveau dans le cas précédent de la grande guerre maritime. Un moyen terme serait le plus dangereux.

Ainsi, de quelque côté qu'on examine la question, on voit constamment s'enfuir sous la lumière de la discussion, comme un brouillard sous la brise, cette opinion qu'une descente en Angleterre soit l'affaire d'une simple et hardie enjambée, comme contre Ancône, Civita-Vecchia ou Bomarsund. Il y a, au contraire, gros à parier que les premiers engagements de quelque gravité auraient lieu partout ailleurs que dans la Manche.

3^o Venons-en, malgré cela, au *débarquement*, pour lequel nous sommes encore en face des deux hypothèses de la traversée.

Si l'attaque est devenue maîtresse des mers et n'a plus à se préoccuper que des opérations sur terre, elle pourra choisir à son aise son point de débarquement, suivant son but politique ou suivant ses

moyens d'exécution militaire. Elle n'aura plus à lutter que contre des forts et des troupes de terre, ce qui est beaucoup encore si l'on réfléchit que plus les bâtiments sont puissants, plus est grand le périlleux trajet des troupes de débarquement en chaloupes ou en canots. Les gros bâtiments facilitent le bombardement et la période du débarquement qui peut être gênée par les batteries avancées des côtes; mais celles-ci ne sont qu'une faible partie des défenses ordinaires. Il reste encore les forts en arrière, les batteries casematées et les troupes qui y sont abritées, ou qui tiennent la campagne. Or, les difficultés du débarquement de Crimée, où il n'y a eu résistance ni sur mer ni sur terre, peuvent déjà donner une idée de ce que serait un débarquement de vive force sur la côte britannique, contre des troupes et des forts encore intacts, avec une marine et des troupes fort éprouvées, sans nul doute, par les événements de la traversée.

Ici prend place une des inventions modernes les plus utiles à la défense et qui lui assurent d'immenses avantages, à savoir le télégraphe.

En face d'un débarquement, comme d'un passage de fleuve, la défense n'a pas plusieurs façons de bien opérer. Elle ne peut raisonnablement pas s'éparpiller sur toute sa ligne, car en voulant tout garder elle risquerait de tout perdre; mais elle doit se borner à *observer* les points importants par de légers corps et à masser ses forces principales en *arrière* de la ligne et dans une position telle qu'on puisse les amener promptement sur tout point *réellement* menacé, et y attaquer l'ennemi *avant* qu'il ait pu prendre une position solide. C'est à peu près ce que fit Napoléon à Aboukir. Un tel mode d'action est nécessaire en Angleterre, plus encore qu'ailleurs, parce que les trois ou quatre points importants à couvrir s'y trouvent à d'assez grandes distances les uns des autres et, la plupart, sur des directions parallèles à la ligne de défense, ici la Manche. Tous seraient, sans doute, l'objet de démonstrations plus ou moins sérieuses; et si l'on plaçait une armée de défense vers chacun d'eux, une, par exemple, vers Londres, une vers Portsmouth, une vers Plymouth, une peut-être entre Liverpool et Manchester, il est probable qu'une des armées aurait à combattre seule contre des forces supérieures, tandis que les autres ne seraient occupées qu'à des escarmouches. En revanche une position prise *au milieu*, si possible, des points à couvrir, permettrait d'arriver en forces et à temps sur le point attaqué, quel qu'il fût, négligeant ceux sur lesquels ne s'opèrent que des feintes. Mais pour cela, il ne faut pas aller à droite quand le gros de l'ennemi est à gauche, comme le firent, par exemple, les Austro-russes en 1799, sur la Limmath avant de perdre la bataille de Zurich; et pour ne pas tomber dans

une telle erreur, aussi grave que commune, pour ne pas prendre une *démonstration* pour une *attaque*, il faut, chose très-importante, être bien renseigné des mouvements de l'ennemi, non seulement sur le point qu'on croit menacé, mais sur toute la zone d'opération.

Or un réseau bien organisé de vigies et de lignes télégraphiques, avec les appareils particuliers à la télégraphie militaire pour le service des postes d'observation, peut satisfaire à cette exigence de la manière la plus complète. On pourrait, à chaque instant, savoir au quartier-général tout ce qui se passe sur les côtes et le faire savoir, de là, sur tous les points des côtes elles-mêmes. Devant ces précautions une surprise ou une ruse ne saurait avoir de succès.

Si l'on réfléchit de plus que, par la configuration géographique du sud de l'île de la Grande-Bretagne, l'ensemble des opérations de l'attaque porterait sur une courbe de 250 à 300 milles de développement, tandis que la défense aurait à se mouvoir suivant une corde de cette courbe de 30 à 40 milles seulement; qu'en outre le centre de l'Angleterre est déjà sillonné, et le serait davantage encore, de chemins de fer pouvant faciliter sinon la marche de corps entiers, au moins le service de fortes reconnaissances; si l'on réfléchit que partout et à tout instant, dans un pays aussi peuplé, un petit noyau de troupes peut rallier à lui des milliers de miliciens et arrêter ainsi pendant quelque temps un ennemi supérieur, on voit que la défense rationnelle du sol jouit de ressources capables, pour peu qu'on veuille en profiter, de déjouer les efforts les plus considérables, surtout si ces ressources sont employées avec le génie de défensive-offensive, qui a toujours caractérisé les troupes britanniques, dans les lignes de Torres-Vedras et à Waterloo, aussi bien que, plus récemment, à Inkermann.

Si le débarquement s'était opéré à la suite d'une diversion, au lieu d'un grand succès naval, tous ces dangers subsisteraient encore pour l'attaque, plus celui de la perte de sa ligne de retraite et de communication avec le continent. Les engagements navals qui auraient lieu après le débarquement, réduiraient, en cas de succès, même léger, de la flotte britannique, le corps débarqué à capituler.

En tout cas, ces troupes seraient compromises tant qu'une escadre de la métropole ou des stations ferait flotter le pavillon britannique. Et comme, après le débarquement, l'Angleterre pourrait avoir autant d'intérêt à ajourner une affaire décisive, qu'auparavant à la rechercher, il est certain que, grâce à ces possessions maritimes, ses flottes ne disparaîtraient pas de sitôt des mers, même dans l'hypothèse de quelques revers.

Tels sont, brièvement esquissés, les obstacles de la courte traver-

sée de la Manche, opération dont l'auteur du célèbre *Précis de l'art de la guerre* montre les immenses difficultés, par les amers regrets qu'il éprouve, pour la science militaire, de n'avoir pas par devers lui les résultats d'une grande expérimentation, comme celle annoncée en 1803¹. Si donc la plus grande autorité en cette matière peut douter de la réussite de l'expédition préparée alors sur des proportions aussi gigantesques, conduite par un Napoléon, à la tête de 60 gros navires et des premiers soldats de son temps, il nous est bien permis de conserver aujourd'hui les mêmes doutes, et plus que des doutes, car les inventions modernes, nous l'avons dit, n'aplanissent pas les difficultés de l'entreprise.

Ces difficultés une fois surmontées, alors seulement commenceraient les opérations sur terre, avec tous les dangers, pour l'attaque, d'une guerre d'invasion, compliquée d'une guerre nationale, et dans laquelle ses navires à hélice seraient de nul effet à 2 kilomètres de la côte. Les perfectionnements modernes dans le domaine de la tactique, fusils rayés, extension du rôle des ouvrages en terre, dont la belle défense de l'Arab-tabia et de Sébastopol ont montré le mérite, offriraient ici des ressources tout au profit de la défense, comme il serait facile de le démontrer. Le monde assisterait certainement à de belles joutes, car les deux armées régulières en présence seraient également bonnes, vaillantes, chacune dans son meilleur élément d'action, l'une en offensive, les Anglais en défensive, toutes deux bien instruites et bien armées. L'une, celle des Français et alliés, aurait peut-être l'avantage du nombre, mais l'autre combattrait pour ses foyers, serait sur son terrain, entourée de secours de toute espèce par l'appui sympathique d'une population riche, puissante, vigoureuse, se levant comme un seul homme. C'est plus qu'il n'en faut pour triompher d'un adversaire qui n'est pas considérablement supérieur en forces. Les expéditions de Russie, d'Espagne, même de St-Domingue sont là, d'ailleurs, pour en témoigner.

Que les gens sérieux cessent donc de parler de la possibilité d'une invasion, en train de plaisir, du sol britannique.

¹ Voir entr'autres l'art. 40 du chap. 5 de la 2^me partie, et la notice sur les expéditions d'outre-mer. Le général *Jomini* traite encore de cet objet dans plusieurs autres pages de ses nombreux écrits.