

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 79 (1934)
Heft: 7

Rubrik: Chroniques

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: 03.02.2025

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

CHRONIQUES

CHRONIQUE FRANÇAISE

Le rôle du maréchal Pétain, ministre de la guerre. Vers une nouvelle organisation militaire.

La presse suisse s'est parfaitement rendu compte de la véritable révolution, non seulement politique, mais nationale, qui a débuté à Paris le 6 février 1934. Une de ses conséquences les plus efficaces a été l'attribution de deux sur trois des ministères militaires à des « hommes de la partie », le ministère de la marine seul restant confié à un parlementaire, M. Pietri, qui passe d'ailleurs pour compétent. Et ces « hommes de la partie » sont des personnalités de tout premier plan, des chefs dans toute la force du terme, ce qui prouve bien la gravité de l'heure et la conscience très nette qu'a le nouveau gouvernement des périls extérieurs qu'il lui faudra, d'ici peu, affronter et vaincre.

L'un de ces chefs est un « jeune ». C'est le général Denain, ministre de l'air. L'autre, le ministre de la guerre, était déjà entré dans l'histoire. Il est sorti de l'*otium cum dignitate* pour reprendre, à 78 ans, la tête de l'armée qui, depuis longtemps, attendait une tête. Et les actes qui depuis quatre mois se succèdent au ministère de la guerre, sans hâte mais sans perte de temps, avec une méthode et une sagesse impeccables, prouvent bien que l'armée n'a pas eu tort de placer, une fois encore, tous ses espoirs dans le maréchal Pétain.

On avait souvent argué — en se fondant sur des exemples déjà anciens, — de l'incapacité des militaires à affronter les embûches du Parlement. On se souvient de la sensationnelle démission du général Lyautey, en 1917. L'importance du parlement a beaucoup décliné, et sa mise en congé fut une satisfaction pour le pays tout entier, à part quelques politiciens incorrigibles. On peut dire de lui, comme d'un mari célèbre, qu'il a « l'absence délicieuse ». Il a du moins « l'absence salutaire ». La majorité des députés semble avoir compris que l'heure n'est plus aux embûches de couloir et aux traquenards du scrutin. Et puis la

personnalité du maréchal Pétain et aussi celle du général Denain les mettent bien au-dessus de pareilles attaques et de pareils dangers.

L'un et l'autre ont, sinon les mains absolument libres (les difficultés budgétaires s'y opposent malheureusement), du moins des possibilités d'action que leurs prédécesseurs n'avaient peut-être pas connues. Ils ont surtout la manière de les utiliser pour la grandeur et pour la sécurité du pays.

Si l'activité débordante du ministre de l'air reste en dehors de notre compétence de vulgaire terrien, nous ne croyons pas inutile de donner une expression — forcément incomplète — des mesures prises par le maréchal Pétain depuis son accès au pouvoir. Certaines, il est vrai, ont été préparées par ses prédécesseurs ou mieux par l'état-major de l'armée qui continue son labeur en dehors et en dépit des bouleversements politiques. Mais c'est le maréchal qui les a fait aboutir.

Ces mesures sont relatives, les unes au moral de l'armée, les autres à son instruction, les autres enfin à son organisation.

Le maréchal Pétain est avant tout un moraliste, un philosophe, un penseur militaire. On comprend donc que ses premiers efforts, en 1934, comme aux sombres jours de 1917, aient avant tout porté sur le rétablissement du moral. Ce moral était fort atteint par les agissements du cabinet militaire qui entourait — on pourrait dire qui cernait — MM. Daladier et Paul-Boncour et par les épisodes de guerre civile qui remplirent la soirée du 6 février.

C'est l'âme d'abord qu'il faut soigner. Aussi voyons-nous le maréchal prendre immédiatement un contact personnel avec les auteurs du drame. Il cause longuement avec les colonels de la légion de gendarmerie de la Seine et de la Garde républicaine. Il passe en revue ces corps de soldats de métier tout frémissants encore du rôle qu'ils ont dû jouer. Il va voir à l'hôpital les manifestants blessés, anciens combattants pour la plupart... gestes qui furent sensibles à la nation tout entière.

Il épure son cabinet des officiers politiques que le précédent régime y avait multipliés. Il arrête les liquidations massives d'officiers entreprises par M. Daladier. Connaissant toute l'importance des signes extérieurs, il décide que l'armée prendra part aux cérémonies célébrées à la tombe du Soldat Inconnu, en y envoyant tous les soirs une musique militaire. Il réalise une réforme proposée depuis près d'un demi-siècle par le général de Miribel : l'institution d'une *croix des services militaires volontaires* destinée spécialement à fomenter et à entretenir le zèle des cadres réservistes. Tout en ménageant les intérêts pécuniaires des officiers, tout en augmentant les délais qui leur sont impartis pour l'adoption de

nouveaux uniformes, il les invite avec le ton affectueux du camarade et l'autorité du grand chef, à éviter les « panachages » qui pourraient nuire à la tenue. Il défend dans la mesure du possible les droits des retraités, dont les pensions font l'objet des premières réductions du ministre des finances. On sent l'homme averti auquel nulle question, nul détail n'échappe.

Pendant toute sa carrière, comme jeune officier, comme professeur à l'École supérieure de guerre, comme chef de corps, comme général et enfin comme généralissime, le maréchal Pétain a attaché la plus grande importance à l'instruction, au tir, à la formation tactique. Aussi le voyons-nous obtenir les crédits nécessaires à la convocation d'unités de réserve constituées comme elles le seraient en temps de guerre avec leurs cadres et la plus grande partie de leur matériel. Cela paraît tout simple en Suisse. En France c'est une innovation d'autant plus indispensable que les unités de formation feront la majeure partie de l'armée mobilisée. Une division de formation, complète, sera probablement mise sur pied cette année et participera aux manœuvres.

Enfin la vigilance du maréchal s'étend plus haut encore. Il réalise un projet à l'étude depuis longtemps et dont les circonstances rendent urgente la mise en vigueur : c'est la répartition de toutes les frontières, de Dunkerque à Nice, en secteurs organisés commandés dès le temps de paix par des généraux de brigade, et, pour certaines zones, le groupement de ces secteurs en positions fortifiées, sous les ordres de généraux de division. La fortification de la frontière est poussée avec activité. Les lacunes qu'elle présentait à l'articulation du front nord et du front nord-est vers Montmédy, au débouché de la forêt des Ardennes, vont être rapidement comblées.

Car voici bientôt les années creuses. En attendant une nouvelle loi d'organisation de l'armée pour laquelle il faudrait une étude spéciale, le maréchal, contrairement à ses prédécesseurs, use immédiatement de palliatifs, de moyens réalisables sur-le-champ pour parer en quelque mesure à l'inéluctable chute des effectifs fournis par le service obligatoire : une partie des troupes du Maroc dont le transport en France était prévu dès la fin des hostilités dans l'Atlas et au Sahara, est dirigée sans le moindre retard vers les garnisons du sud-est de la France. Le recrutement de la garde républicaine mobile — troupe des soldats professionnels — est repris. Des engagements à court terme (6 mois et 18 mois) diminuent le chômage en étoffant les unités.

Tout cela exige de l'argent. Malgré la situation difficile de nos finances, le maréchal, soutenu par le président du Conseil et par M. Tardieu, ministre d'Etat, obtient d'importants crédits supplé-

mentaires qui dépassent un milliard de francs (français). On a annoncé son départ pour Genève aux côtés de M. Barthou qu'il assistera à la conférence du désarmement qui tourne de plus en plus au réarmement.

En effet, les mesures préparant la restauration du service de deux ans sont étudiées en attendant la constitution d'une armée de métier vers laquelle s'orientent de plus en plus les meilleurs esprits de l'armée.

* * *

L'armée de métier ! elle fait l'objet de nombreuses études en ce moment. L'idée est dans l'air. Elle est exposée d'une façon semi-officielle, et avec un talent auquel la *Revue militaire suisse* a déjà rendu hommage, dans un tout récent ouvrage du lieutenant-colonel de Gaulle ¹.

Le nom de cet officier supérieur — vraiment supérieur — qui tient de près au maréchal Pétain, et qui a été son chef de cabinet, mérite une attention toute spéciale. L'amitié que je lui porte m'empêche de dire ici tout le bien que j'en pense et ce qu'en pensent tous ceux qui ont eu le privilège de le lire et surtout de l'entendre, car il est plus remarquable encore peut-être comme conférencier que comme écrivain. Et ce n'est pas peu dire car à une époque où l'on écrit rarement en bon français — aussi rarement qu'on pense en vrai Français, — il faut attribuer toute sa valeur à ce style très personnel, à la fois évocateur et concis, plein d'images qui miroitent, d'énumérations qui cliquètent, et d'épithètes heureusement balancées, de mots qui font balle, de formules qui restent dans la mémoire, mais aussi, sous cette forme choisie, je dirais même académique, de pensées profondes et fécondes, qui dénotent une culture classique, hélas ! d'un autre âge, un vrai sens philosophique et surtout une connaissance approfondie de l'histoire de France et de la psychologie militaire des Français. Citons parmi ces pages pleines et ramassées, celles qu'il a consacrées à la description de la forteresse-France, vue du haut des airs, et qui fait penser au célèbre tableau qu'en trace Michelet, puis celles où il magnifie l'esprit militaire et dépeint l'esprit de corps en montrant comment on le fait naître, comment on le développe, comment on l'entretient.

La thèse soutenue, c'est la nécessité d'une armée de métier, assurant la couverture de nos frontières, disposant d'une écrasante supériorité de moral, de feux, de vitesse, de protection, et capable ainsi, avec le concours d'une aviation régénérée,

¹ *Vers l'armée de métier*. Librairie militaire Berger-Levrault. Citons aussi, sans pouvoir malheureusement nous y arrêter, les livres précédents du même écrivain : *Le fil de l'épée*, *La discorde chez l'ennemi*.

d'interventions rapides et décisives où il le faudra et quand il le faudra.

Cette armée sera composée d'engagés pour six ans, soigneusement choisis et astreints à un régime raisonné et constant, d'entraînement, d'amélioration, de sélection qui en fera une élite incomparable. Ses meilleurs éléments passeront ensuite comme sous-officiers ou officiers dans l'armée nationale, qui prendra en revanche de plus en plus la forme d'une milice, mais d'une milice fortement encadrée. L'effectif de cette armée de métier sera de 100 000 hommes, partagés en six divisions de ligne, et une division légère, toutes motorisées. A noter, en passant, que l'auteur semble exclure de l'armée de métier la fraction qui s'en recruterait, aujourd'hui encore, le plus facilement, savoir la cavalerie à cheval. Notre rôle ici n'est pas de discuter les particularités, mais d'exposer la conception d'ensemble du lieutenant-colonel de Gaulle. Nous croyons personnellement que l'heure de la cavalerie à cheval n'est pas entièrement passée, à condition qu'elle agisse par petits paquets et en liaison intime avec l'infanterie. Mais cela est une autre histoire.

La place nous manque pour détailler l'organisation attribuée par le lieutenant-colonel de Gaulle à ses divisions rapides et dont il n'a d'ailleurs tracé que les grandes lignes. Plutôt que de déflorer la peinture qu'il en fait par une sèche reproduction, il faut y reporter le lecteur. Exposons seulement l'articulation qu'il donne à chacune des six divisions de ligne, « dotée de tout ce qu'il faut, en fait d'armes et services pour mener le combat de bout en bout, du moment que d'autres l'encadrent ».

La division comprendra trois brigades : l'une *blindée*, chars lourds (un régiment) et chars moyens (un régiment), éclairée par un bataillon d'engins légers, très rapides. A cet échelon : 150 canons de moyen calibre, 400 pièces plus petites, 600 mitrailleuses. L'autre à pied (mais sans doute transportée normalement en autos chenillées), forte de deux régiments d'infanterie et d'un bataillon de chasseurs, armés de 50 canons d'accompagnement, de 50 canons antichars, de 600 mitrailleuses. A elle l'occupation, le nettoyage, l'organisation du terrain conquis par la « terrible mais passagère puissance des chars ». La troisième brigade, *appui par le feu*, formée de deux régiments, l'un d'artillerie lourde courte, l'autre d'artillerie plus légère à tir tendu, complétés par un groupe de défense contre avions. Cette brigade d'artillerie devra pouvoir « lancer en un quart d'heure à 10 km. de front cent mille kilos de projectiles ».

A ces trois brigades « complémentaires » ajoutons des troupes techniques, un groupe de reconnaissance, motorisé bien entendu, un groupe organique d'aviation.

A la division légère, organisation analogue, mais où la puissance sera sacrifiée à la vitesse.

Des réserves d'armée, disposant de moyens ultra-puissants, compléteront l'armée de choc.

Il n'est pas niable qu'une pareille arme, maniée par un général capable de s'en servir, assisté lui-même par un état-major expert à résoudre les très difficiles problèmes de mise en route, d'encolonnement, de protection latérale, de ravitaillement et enfin d'emploi tactique qu'impliquent des moyens aussi divers — et délicats autant que puissants — qu'une pareille arme, disons-nous, doive venir à bout de toutes les résistances actuellement concevables.

Par l'association de la vitesse et de la force, elle ressuscitera la manœuvre dont la dernière guerre, sauf le prologue et le dénouement, nous avait déshabitués. Mais on voit assez mal cette armée faite pour l'action mobile, foudroyante même, qui exige d'onéreux remplacements et de continuelles relèves, nous assurer le minimum de durée sur place, nécessaire à la mobilisation de la nation armée, réservistes et recrues. Sa puissance est dynamique plutôt que statique. Faire le « coup de Maxau » qui ne fut pas fait en juillet 1870, c'est-à-dire l'offensive brusquée sur « les Allemagnes », oui sans doute. Mais n'est-ce pas terriblement risqué ? 100 000 hommes malgré tous leurs moyens, ne sont jamais que 100 000 hommes. Armée d'intervention politique, ou même de prévention, irrésistible image de manœuvre, l'armée de métier telle que l'a construite dans son esprit, avec tant de lucidité et de puissance, le lieutenant-colonel de Gaulle, ne peut faire, en cas de guerre générale, *cavalier seul*, mais unir son efficacité à celle de l'organe retardateur, la frontière fortifiée, la ligne Maginot, dont l'occupation permanente et la défense à outrance veulent aussi des troupes de métier, recrutées par priorité. Le guerrier antique est un symbole qui garde toute sa signification. Son bras droit manie l'épée, son bras gauche le bouclier, et il faut autant de force pour parer les coups que pour en porter. La défense-offensive, surtout contre des adversaires surexcités, dont le premier feu est le plus à craindre, semble bien la méthode la plus sage. Elle seule permet ensuite l'offensive à outrance, l'offensive à fond qui porte la guerre chez l'ennemi et la couronne par l'occupation et la prise de gages, fruits durables de la victoire.

Sans vouloir donc le moins du monde combattre l'idée du lieutenant-colonel de Gaulle, en lui rendant pleinement hommage, nous croyons qu'elle a besoin d'être complétée. Elle a la beauté des solutions simples ; elle en a aussi le danger. A elle seule, elle n'assure pas à la France la sécurité dont elle a besoin, et l'humanité tout entière avec elle. Mais elle en sera un des principaux

éléments. Il faut donc souhaiter, dans l'intérêt même de la paix universelle, que cette armée de métier passe le plus vite possible du domaine de la plus séduisante théorie à celui de la pratique la plus réaliste et que son recrutement soit commencé sans retard. De longs services dans les troupes de profession nous ont confirmé dans l'idée que de pareilles forces, dont il est impossible de mésestimer la supériorité pour qui les a vues à l'œuvre, sont longues à recruter, longues à animer de l'esprit et des traditions qui leur donnent toute leur valeur. Avant que les 100 000 *invincibles* du lieutenant-colonel de Gaulle soient endivisionnés, il faudra donc quelques années et il est bien regrettable que sa solution n'ait pas été envisagée et mise en action plus tôt. D'ici là, il faudra recourir à des moyens transitoires qui ne paraissent pas avoir échappé aux chefs que la France a su remettre à sa tête.

GÉNÉRAL X.

CHRONIQUE ITALIENNE

La motorisation de l'armée italienne.

Le moteur à explosions est une des inventions qui ont contribué aux rapides progrès de la civilisation durant ce dernier demi-siècle.

Cette invention a eu une répercussion toujours plus accentuée, également sur l'organisation et la doctrine militaires des différents pays, en particulier dans leurs armées de terre.

Nous examinerons dans cette étude quelle application il en a été fait dans l'armée italienne et sur quelles bases nos études et nos expériences ont été conduites, notamment en vue de son développement futur.

Dès sa première apparition, le moteur fut introduit comme moyen de propulsion dans nos services de transports. On ouvrait ainsi de vastes et nouvelles possibilités aux services de ravitaillement des troupes et à leurs transports rapides ; on élargissait leur champ d'opérations. Dès le début, son influence se fit essentiellement sentir dans les services qui, en abandonnant rapidement la traction hippomobile, adoptèrent la traction mécanique et purent ainsi répondre à des exigences jusqu'alors absolument inconnues.

La guerre mondiale donna une grande impulsion au développement de l'emploi du moteur : de longues colonnes de camions transportèrent des tonnes de matériaux divers, parcourant les arrières, alimentant sans cesse l'énorme consommation des ressources variées qu'exigeait une lutte intense et prolongée.

Le nouveau mode de transport répondait également au mieux, concurremment et en complément des transports ferroviaires, aux nécessités opératives de l'acheminement rapide et commode de troupes d'un point à l'autre du vaste front de bataille.

La substitution de la traction mécanique à la traction animale n'a jamais été complète. Il y a à cela plusieurs raisons : le prix élevé de la matière première, les difficultés du ravitaillement en carburant, la nécessité d'utiliser toutes les ressources du pays (quadrupèdes compris), le désavantage économique de la traction mécanique par rapport à l'autre dans les transports d'importance et de rayon limités, la vitesse réduite imposée aux

trains suivant immédiatement les troupes à pied et, avant tout, l'impossibilité matérielle — étant donnés les moyens alors existants — de substituer la traction mécanique à la traction animale sur tous les parcours, en dehors des routes carrossables et spécialement en montagne. On fut ainsi obligé de conserver la traction hippomobile pour quelques services des grandes unités et pour la presque totalité des trains roulant immédiatement derrière les troupes à pied.

Le continuel perfectionnement du nouveau moyen de transport permit enfin de l'utiliser dans d'autres domaines moins limités que celui des transports de personnel et de matériel dans la zone des arrières.

On songea à l'utiliser au profit direct des opérations de combat et un premier pas dans ce sens fut réalisé par l'adoption de la traction mécanique pour l'artillerie. Cette transformation fut influencée par la nécessité de compenser les continuelles pertes en chevaux, qui ne pouvaient l'être de l'intérieur du pays et que difficilement de l'étranger. On voulait également économiser de volumineux transports de fourrages et d'eau.

Toute notre artillerie lourde d'armée et de corps d'armée et une partie de l'artillerie divisionnaire furent en peu de temps transformées en artillerie automobile. On adopta pour l'artillerie lourde des tracteurs spéciaux très puissants alors que les artilleries de corps d'armée et de division furent remorquées par camions, en attendant une meilleure solution.

La traction mécanique fut dénommée « autoportée » lorsque les camions transportaient du personnel, du matériel ou des canons, et « autotractée » lorsque les moyens automobiles furent utilisés à remorquer des voitures ou de l'artillerie.

Mais, jusque-là, le moteur n'intervenait pas encore directement dans le combat.

La longue attente des armées face aux barrières défensives adverses qui, hérissées de réseaux barbelés, surveillées par de nombreux canons et mitrailleuses, empêchaient d'ouvrir la voie à la victoire, donna l'idée d'utiliser de lourds véhicules cuirassés, mus par des moteurs à explosions, capables de parcourir tous les terrains et d'effectuer, en avançant, un travail de nivellement sur les obstacles tendus par l'ennemi pour protéger sa ligne de défense. Ainsi naquirent les chars, sur chenilles et cuirassés, armés de mitrailleuses et de canons, aptes à appuyer l'infanterie au delà des organisations défensives ennemies.

Ce nouveau moyen de combat ne fut pas utilisé chez nous au début parce que le terrain difficile de la zone montagneuse et les lignes fluviales de la plaine en limitaient l'emploi. Les cir-

constances du moment ne permettaient du reste pas d'en produire de suite un nombre suffisant. Il en fut cependant construit un échantillon qui, après quelques perfectionnements, est celui actuellement en service dans notre armée, à côté de quelques autres types.

* * *

Nous venons de voir sommairement quel emploi fut fait du moteur, comme mode de propulsion, pendant la guerre. Après la guerre, le problème fut repris plus ou moins activement selon les caractéristiques géographiques militaires des différents Etats et selon les missions les plus probables de leurs armées.

Sauf quelques types répondant à des besoins particuliers, la motorisation des moyens de transport a suivi le plus souvent les progrès de l'industrie civile sans s'éloigner notablement des types réalisés par celle-ci ; les modèles militaires devaient répondre à des exigences analogues et pouvoir être en grande partie réquisitionnés.

Le problème de la traction de l'artillerie se présentait en effet chez nous d'une tout autre manière. Comme nous l'avons dit, il avait été introduit pendant la guerre, pour l'artillerie lourde, des tracteurs sur chenilles assez puissants. Malgré leur vitesse réduite, ces tracteurs furent, après quelques améliorations, considérés comme répondant aux besoins de l'artillerie lourde de gros calibre.

En revanche, pour l'artillerie lourde de calibre moyen, on a construit un camion lourd modèle 32 qui fut un succès pour notre industrie. Il peut réaliser une vitesse maximum sur route de 25 km/heure, peut transporter sur route une charge de 5000 kg. et hors route de 2500 kg. ; il est muni d'un treuil d'une puissance de 7500 kg. et peut remorquer 10 tonnes, même sur mauvaise route à forte pente ; sur bonne route à pente ne dépassant pas 10-12 %, il tire jusqu'à 17 tonnes.

Après la guerre, on résolut également le problème de l'auto-tracteur pour l'artillerie lourde de campagne.

La solution adoptée pendant la guerre, d'employer des camions comme tracteurs, camions sur lesquels on chargeait encore, selon leur puissance, du personnel ou du matériel, n'était qu'une solution provisoire parce que ne réalisant pas l'utilisation rationnelle du moteur et ne permettant qu'exceptionnellement les parcours hors des routes.

Depuis 1925, l'armée italienne a en service un camion-automobile à adhérence totale avec quatre roues motrices, à bandages

semi-pneumatiques, muni de patins pour les parcours hors routes et pouvant transporter six personnes. Il répond bien aux exigences de vitesse sur route et de mouvement en terrains variés et il est maintenant adopté pour toute notre artillerie lourde de campagne.

Afin d'éviter l'usure excessive du matériel d'artillerie du fait de sa traction automobile, la pièce remorquée est chargée sur un chariot-porteur à ressorts qui, dans les parcours hors route, sert d'avant-train et permet ainsi le mouvement en terrain difficile.

Ce nouveau camion peut atteindre sur route une vitesse maximum de 20 km. à l'heure et transporter normalement 1000 kg., exceptionnellement 2000 ; sur bonne route à pentes allant jusqu'à 15 %, il remorque 10 000 kg. et, en terrain sec et consistant, à pentes jusqu'à 25 %, 3500 kg.

Ce camion est utilisé à tirer des remorques transportant des munitions. Pour les autres tâches, on emploie des camions ordinaires ou à six roues.

Actuellement, on expérimente également la motorisation de l'artillerie légère et divisionnaire. Le problème a été résolu d'une manière analogue à celle de l'artillerie lourde de campagne. On a adopté un camion-tracteur léger ayant des propriétés semblables, mais moins puissant et plus rapide (il peut atteindre sur route 35 km. à l'heure) ; la pièce est sur un chariot élastique qui peut également servir soit d'avant-train, soit au transport des munitions ; il remorque aussi les caissons dans la mesure où ces derniers sont munis d'une suspension élastique.

Ce système de traction a remplacé le système auto-porté en usage dans l'artillerie légère, destinée à suivre et à appuyer l'action des troupes rapides. Il a également été étendu, à titre d'essai, à l'artillerie divisionnaire.

Pour augmenter les possibilités de mobilité hors routes de l'artillerie motorisée (transport du personnel spécialisé dans le service des postes de commandement, de l'observation et des liaisons), il a été construit un camion spécial à six roues, dont quatre motrices, appelé « camion passe-partout », qui atteint sur route une vitesse supérieure et qui possède en terrains variés des qualités se rapprochant de celles du tracteur.

Parmi les moyens automobiles spéciaux adoptés par notre armée, il faut encore mentionner le chariot automobile de montagne modèle 32, capable de suivre des chemins muletiers d'une largeur suffisante et de passer à travers un terrain à pentes assez fortes. Ce chariot automobile à quatre roues motrices et directrices, à bandages semi-pneumatiques, peut atteindre une vitesse de

25 km/heure en palier s'il est complètement chargé et une vitesse de 3,5 km. sur chemin de montagne à pente jusqu'à 45 %. Il a une charge utile de 800 kg.

Enfin, on a construit un chariot-remorque à deux roues caoutchoutées pouvant transporter six quadrupèdes ou du matériel ; on a également adopté un type spécial de voiturette automobile pour les commandants de détachements rapides.

Le génie, soit pendant, soit depuis la guerre, a fait de gros progrès dans la voie de la motorisation de ses services, adoptant les moyens habituels de transport et de traction automobiles (camions et tracteurs) modifiés en quelques points particuliers, notamment dans la disposition de la carrosserie, pour y placer son matériel spécial. Le génie a enfin mis en service, pour la traction de ses équipages de pont, un type de camion-tracteur assez semblable à celui de l'artillerie lourde.

L'infanterie a limité jusqu'ici sa motorisation à l'emploi de camions ordinaires pour une partie de ses trains régimentaires.

Quant à l'application du moteur à un véhicule armé et cuirassé sur roues et chenilles, afin de le rendre mobile sur route et dans le terrain, donc apte à se mouvoir seul ou en liaison avec les combattants, on a jugé opportun d'agir avec beaucoup de prudence vu la complexité du problème et la nécessité de construire des types répondant à de réelles exigences tout en évitant les tâtonnements dans un aussi vaste domaine.

On a donc procédé à des études et expériences qui, à ce jour, ont permis d'améliorer sensiblement le char d'assaut créé pendant la guerre.

En outre, on a construit un char rapide à deux places, sur roues et chenilles, d'environ un mètre, protégé par une cuirasse contre le tir de mitrailleuse, pouvant marcher à une assez grande vitesse sur et en dehors des routes et armé d'une mitrailleuse.

La transformation de détachements de cavalerie en unités de chars rapides est incessante. La cavalerie a motorisé tous ses trains au moyen de camions légers.

Le ministre de la guerre a parlé récemment, devant la Chambre des députés, du problème complexe de la motorisation tel qu'il est à l'étude dans l'armée italienne. Son exposé a mis en lumière les points principaux ci-après.

Tout à fait schématiquement, on peut considérer trois types de motorisation qui représentent les étapes de son évolution technique.

On fait entrer dans le *premier type* les grandes unités dont seuls les services de l'arrière et une partie de l'artillerie ont été motorisés, ainsi que les unités de chars. L'infanterie, le génie, les services sont à pied ; l'artillerie divisionnaire est attelée ; les trains et convois sont hippomobiles.

Ce système tend à utiliser les transports automobiles en raison directe de leur plus grand rendement sur un bon réseau routier et dans les longs trajets des services de seconde ligne ; il utilise également les moyens automobiles sur de petits parcours, rapides et répétés, que les exigences tactiques imposent aux services de première ligne. Ils cessent par contre là où leur utilisation devient ou d'un rendement insuffisant ou tout à fait impossible parce qu'ils devraient suivre dans leur marche les troupes à pied. A disposition directe de la troupe, il ne reste que les puissants tracteurs de l'artillerie lourde qu'on garde plutôt en arrière pendant l'action, et les chars, qui sont les seuls moyens motorisés poussés tout en avant.

Dans le *deuxième type* de motorisation, les grandes unités transportent tous leurs matériels par auto-camions ainsi que des détachements d'infanterie, du génie et des services de l'arrière. Les moyens hippomobiles sont réduits à un minimum et réservés aux emplois où ils ne peuvent être remplacés par le moteur. Dans les longues marches, les animaux sont encore transportés sur des remorques spéciales.

Le mouvement de grandes unités motorisées peut être rapide dans les zones riches en routes carrossables et encore à couvert d'un front continu ou quand une rencontre avec l'ennemi est exclue. Ce mouvement est en revanche difficile, si ce n'est impossible, en terrain accidenté et il est ralenti par les nécessités de l'exploration dès qu'il y a probabilité de rencontrer l'ennemi. Sur le champ de bataille, les troupes doivent, sauf celles des chars, descendre des camions et combattre à pied.

Ce système facilite la rapide concentration des forces vers un point et la recherche de la surprise, mais n'utilise pas plus que le premier la puissance du moteur comme moyen direct de combat.

L'on peut maintenant dire que chez nous le premier type a été entièrement réalisé, même passablement dépassé et que, pour la réalisation du deuxième, on possède les échantillons des moyens nécessaires. Des études ultérieures et des expériences actuellement en cours tendent à perfectionner ce qui a été fait au fur et à mesure que les exigences se précisent mieux et que la technique offre de nouvelles possibilités.

Dans un *troisième type* enfin, on devrait réaliser des grandes

unités entièrement formées de chars cuirassés, sur lesquels les hommes restent pour combattre ; il s'agirait de chars armés de canons, mitrailleuses et lance-grenades et groupés en « brigades cuirassées », aptes à résoudre par elles-mêmes toutes les tâches du combat.

Ce troisième type constitue la solution pour ainsi dire intégrale du problème de la motorisation et ses partisans voient en lui l'unique moyen de rendre à la guerre terrestre ses brillantes caractéristiques de mouvements rapides, seuls capables d'obtenir à bref délai des résultats décisifs.

S'ils sont aptes à se mouvoir facilement hors des routes, les chars ne peuvent par contre pas traverser tous les terrains, en particulier les vastes régions montagneuses et boisées de nos frontières. C'est là la raison de la prudence avec laquelle on procède chez nous en matière de motorisation alors que celle-ci voit son plus grand développement se réaliser en Angleterre où soit les caractéristiques des terrains d'essai de la métropole, soit la nature du sol aux colonies ou Dominions sur lesquels l'armée anglaise pourrait être appelée à opérer, guident avantageusement les expériences vers une réalisation concrète.

Chez nous, comme nous l'avons vu, il s'agit de perfectionner le char léger, afin de le rendre toujours plus apte à appuyer l'infanterie là où le terrain le permet et à l'instant le plus difficile de son action : quand les énergies sont tendues au maximum et quand tous les moyens sont mis en œuvre pour lui faciliter sa pénétration au travers des organisations défensives ennemies. Il faut aussi perfectionner le char rapide.

Il ressort de cet exposé que l'armée italienne a réalisé dans le domaine de la motorisation de gros progrès et cela dans les limites fixées par sa propre organisation et par ses missions probables.

L'armée italienne suit en outre avec la plus grande attention les études et expériences qui se font à l'étranger. Elle veut être prête à des réalisations efficaces le jour où l'évolution de la doctrine militaire exigera des résultats rapides et décisifs.

Major B. FRENGUELLI.
