

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 86 (1941)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Le pétrole et la guerre  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342051>

### **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:** 04.02.2025

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

## Le pétrole et la guerre <sup>(1)</sup>

### LE PÉTROLE EUROPÉEN.

La Roumanie, en intervenant dans la guerre mondiale, ferma le bloc dans lequel les puissances centrales se trouvèrent emprisonnées. La brillante campagne de *Mackensen* et l'entrée des Allemands à Bucarest ne fut pas sans inquiéter l'Entente. Elle voyait son adversaire principal en possession des puits de pétrole et des greniers roumains, aussi fallut-il déployer un effort gigantesque pour contenir la poussée allemande. La destruction des puits ne fut pas l'un des moindres désastres, mais elle n'eut pas d'effets sur les livraisons de pétrole, comme il ressort de constatations fort curieuses sur lesquelles nous dirons quelques mots.

Les trusts de Grande-Bretagne et des Etats-Unis d'Amérique s'étaient entendus pour laisser à la France une partie des puits détruits, mais la reconstruction des usines exigeait du temps et de l'argent et provoquait des discussions sans fin. Le groupe *Detterding*, resté maître des meilleurs gisements, n'avait toutefois aucun intérêt à activer la remise en état des installations. Il trouva, par contre, tout bénéfique à augmenter la production du pétrole de l'Irak et de l'Iran. Et qui dira jamais pourquoi les puits roumains furent, pendant de longues années, continuellement soumis au pillage, exposés à des coups de main et dévastés ? Le romancier trouverait là des sujets captivants, des drames terrifiants dans leur originalité

<sup>1</sup> Lire la 1<sup>re</sup> partie de cette étude dans notre livraison de juin 1941. (*Réd.*)

et hélas ! bien éloignés de notre civilisation. Passons, notre tâche n'étant pas de démasquer les dessous d'une politique spéciale, mais seulement d'en rappeler l'existence au milieu des combinaisons de la stratégie.

L'observateur n'omettra pas d'établir une comparaison entre les événements d'il y a quarante ans et ceux d'aujourd'hui. Si les Allemands ont tenu à s'occuper des puits roumains, c'est probablement par mesure préventive, les enseignements de la guerre précédente n'ayant pu leur échapper. Par ailleurs ils reprennent possession des avoirs de sociétés primitivement allemandes, transformées depuis la guerre mondiale en sociétés anglaises, anglo-américaines, françaises, franco-belges, roumaines, etc. Des centaines de millions ont été investis dans l'exploitation du pétrole roumain, tandis que le quatre-vingt-dix pour cent des techniciens des raffineries étaient d'origine anglaise.

Ces données, à défaut de toutes les autres considérations, auront probablement imposé un ensemble de mesures dictées, comme nous avons voulu le faire remarquer, par des considérations d'ordre purement militaire. En fait, si les terrains appartenaient à la Roumanie, le pétrole était essentiellement à disposition des Anglais.

Les exploitations pétrolifères de l'ancienne *Pologne* sont de moindre importance. Elles ont tout de même une valeur directe qu'on peut, dans une certaine mesure, assimiler à celle de l'Albanie. Les expériences qu'il est donné de pouvoir faire directement, permettent de tirer profit d'une foule de facteurs utiles aux techniciens.

Tandis que les régions de Pologne et de Roumanie avaient seules d'abord attiré l'attention, on se rendit compte qu'en pays montagneux, le précieux carburant pouvait affleurer aussi bien qu'en plaine. Ce fut le cas pour l'*Albanie*.

Les conditions stratégiques de l'Albanie sont connues. Déjà les Romains les avaient déterminées avec leur route Durazzo-Tirana-Monastir-Salonique, par laquelle la surveil-

lance des Balkans était complète. De nos jours ces considérations, doublées de la présence du carburant, ne pouvaient pas ne pas attirer l'Italie et ses ingénieurs.

Les rapports des prospecteurs et géologues laissent entendre qu'il existe une communication souterraine entre les pétroles de l'Albanie, de Roumanie et du Caucase, ces derniers étant eux-mêmes reliés avec les gisements de l'Arabie et de l'Iran.

Il y eut, pour l'Albanie, une lutte entre les trusts pétroliers identique à celle des autres entreprises. Les Anglais, les Américains, les Français, les Italiens, firent valoir leurs droits. L'Italie, représentée à l'époque par la *Compagnie des chemins de fer de l'Etat*, forte de ses travaux antérieurs et de longue haleine, obtint finalement une concession. Les grands travaux entrepris à partir de 1925 et les changements apportés au régime politique de l'Albanie, finirent par assurer à l'Italie une production de quelques centaines de mille tonnes. Cette production est susceptible d'être encore développée, au fur et à mesure des perfectionnements apportés dans l'utilisation des produits tirés du sol et traités dans des usines spéciales. Là aussi, il est aisé d'étudier sur place tous les problèmes relatifs aux carburants et à leurs dérivés, encore loin d'avoir trouvé une solution définitive.

Tout dernièrement la statistique, arrêtée au 15 décembre, indiquait pour la *Suède* 24 919 camions, voitures de tourisme et véhicules divers équipés au gaz de bois ou au charbon de bois, contre 15 019 le 1<sup>er</sup> novembre 1940. Stockholm comptait 4260 véhicules de ces genres au 15 décembre.

En *Afrique*, l'*Ethiopie* et ses confins, notamment la Danakalie et les régions de la mer Rouge, seront peut-être un jour rangés parmi les pays producteurs de pétrole. Il sera possible de déterminer à échéance rapprochée la valeur des gisements existants, si la spéculation n'entre plus en ligne de compte. Quant aux prospections des temps passés, on cite celles des frères Richard, Goldstein dit Rickett, Shertock, comte Provok. Leurs auteurs disparurent de la scène au moment de la con-

quête de l'Ethiopie, non sans laisser une abondante documentation sur leurs recherches et leurs démêlés.

Tout le jeu de la politique d'expansion coloniale se retrouve dans les expéditions scientifiques lancées dès le début de notre siècle sur les plateaux abyssins. Destinées à servir de paravent aux sociétés politico-financières, ces expéditions firent encore connaître les richesses énormes à exploiter en dehors des gisements pétrolifères. Le sol africain est, en effet, presque à l'état vierge, à l'exception de certaines contrées en bordure des mers. L'avenir montrera si le pétrole ne sera pas supplanté par des produits nouveaux, mais pour l'heure c'est l'organisation des exploitations pétrolifères qui paraît bien être à la veille d'une transformation totale.

Les gouvernements maîtres des exploitations n'ont plus les mêmes buts que les sociétés financières. Ils seront appelés à modifier les rendements du sous-sol, non pas au profit d'actionnaires anonymes, mais à l'avantage de la communauté. S'il convient à un groupe de spéculateurs de restreindre la production pour provoquer la hausse des produits qu'il met de moins en moins à la disposition du public, l'Etat n'a plus les mêmes visées. L'intérêt de ce dernier est à l'opposé de la spéculation des trusts, d'où la notion d'une politique au grand jour qui finira par avoir le dessus sur les manœuvres de coulisses.

Le pétrole de l'*Amérique du Sud* forme un vaste réservoir souterrain, venu à la connaissance du public par le conflit du *Chaco*. Sans le pétrole les guerres entre la *Bolivie* et le *Paraguay* n'auraient jamais pris une extension quelconque, mais il a fallu compter avec les belligérants anonymes représentés de nouveau par la *Standard Oil Co* et la *Royal Dutch Shell Co*. Ces deux trusts s'intéressèrent, le premier à la Bolivie, le second au Paraguay, c'est-à-dire respectivement pour les intérêts des Etats-Unis d'Amérique et ceux de la Grande-Bretagne.

En *Argentine* ces deux trusts trouvèrent un concurrent dans une entreprise fiscale de l'Etat. Toutefois, pour lutter

contre les puissances financières en question, il fallait disposer de moyens que les pouvoirs publics n'arrivent pas toujours à mettre sur pied. On cite la cherté des transports de l'essence par chemin de fer, par exemple pour le trajet de Mendoza (au pied des Andes) jusqu'à Buenos-Aires, mais on omet de préciser que les prix de transport sont établis par une compagnie dont la majorité du capital est entre les mains des Anglais. Par la suite, le transport du pétrole par mer jusqu'en Espagne est moins coûteux que celui sur terre ferme où il ne dure que vingt-quatre heures. Dans ces conditions, l'Etat qui n'a pas voix au chapitre des chemins de fer, n'a pas les moyens d'expédier son pétrole à bon marché. Il reste à la merci de spéculateurs internationaux et ses richesses ne sont exploitées qu'au moment où elles rendent les plus grands profits aux uns et les plus maigres aux autres. La production du pétrole reste donc en fonction de la politique, des intérêts financiers, des plans militaires et, en fin de compte, de la victoire de l'un des belligérants.

Le *Venezuela*, riche en gisements pétrolifères, a vu se former une multitude de sociétés anglaises, américaines, une seule française. Sa production, d'excellente qualité, atteint les 30 millions de tonnes. Elle est absorbée en partie par les Etats-Unis d'Amérique, de même les 3 ½ millions de tonnes de la *Colombie*, les 2 millions du *Pérou*. De nombreux gisements sont encore inexploités.

Le gouvernement du *Mexique* a exproprié en 1938 les terrains pétrolifères de propriété étrangère. Il a mis fin à l'exploitation anonyme, mais non à toutes les intrigues du marché où, d'un moment à l'autre, la clientèle se transforme au gré des affaires traitées par les trusts. Il ne suffit pas de disposer du carburant, il faut encore pouvoir l'écouler sur le marché.

Par ailleurs, l'éloignement des étrangers impose la formation de techniciens indigènes et l'achat d'un matériel souvent délicat. La concurrence entre en action, à tel point

qu'un monopole de l'Etat semble se justifier seulement si le carburant peut être absorbé en entier dans le pays même, ou trouve un débouché sûr auprès d'un autre gouvernement.

Le *Mexique*, décidé à racheter en dix annuités les droits des compagnies étrangères expropriées, joue, à vrai dire, sur le velours puisqu'il met dans l'embarras les deux plus grands trusts financiers des Etats-Unis d'Amérique et de la Grande-Bretagne. Si cette dernière puissance avait fait mine de recourir à la force et de bloquer les ports mexicains, l'autre n'aurait pas manqué d'invoquer la doctrine de Monroe.

Le problème reste en suspens. Le Mexique peut avoir perdu une partie de sa clientèle, ce qui l'amènerait à se rapprocher encore plus du système soviétique, pour ne plus tenir compte des autres solutions. Le règlement définitif du genre d'exploitation et de vente du pétrole mexicain ne sera pas sans exercer une grosse influence sur le monde entier, vu qu'il porte en soi les germes d'une transformation des procédés actuels et qu'il tend, soit vers le collectivisme, soit, au contraire, vers l'économie dirigée.

### LE REMPLACEMENT DU PÉTROLE.

La discussion s'est ouverte depuis longtemps au sujet du remplacement du pétrole par un autre carburant. On a le carburant *national* dès qu'il peut se fabriquer dans le pays, mais c'est à propos de son utilité même que les avis sont partagés.

Les uns reconnaissent l'absolue nécessité d'un carburant national dans le but de parer au manque d'essence pendant et après la guerre. Ils partent de l'idée qu'il y aura un gros déficit de benzine, qu'elle sera accaparée par les belligérants et, enfin, que les puits sont exposés aux destructions, comme ce fut le cas lors de la précédente guerre. Quant aux *Etats-Unis d'Amérique*, il ne faudrait plus compter sur eux, du moment que la plus grande partie du pétrole qu'ils fournissent sera

absorbée par le programme du réarmement. Le carburant national devient, de ce fait, une nécessité toujours plus évidente, si l'on tient à maintenir chez soi les avantages de la motorisation.

D'autres voient le tableau sous un jour tout à fait différent. Ils émettent d'abord une vérité incontestable au sujet de la consommation du pétrole qui est loin d'épuiser la production. On sait que la plus grande habileté des trusts a consisté, non de vendre à meilleur compte, mais de réglementer les marchés à leur guise de façon à éviter la baisse des prix. D'autre part, les destructions des puits de l'envergure de la dernière guerre sont problématiques et les Etats intéressés sont sur leurs gardes. La *Roumanie* n'est pas sans être exposée à des coups de main, mais les régions en cause sont étroitement surveillées. Quant aux gisements hors d'Europe, ils sont peu vulnérables et pourront, après le conflit, satisfaire rapidement les demandes et au delà. La production suffira, en conséquence, aux besoins et la réapparition des stocks sur le marché arrêtera immédiatement la fabrication plus coûteuse du carburant national.

Assisterons-nous à la mort du carburant national pour lequel de gros sacrifices ont été consentis pendant la pénurie de benzine ? Nous ne le croyons pas, car l'Etat devra intervenir pour la sauvegarde des fabriques et pour maintenir une production parfois indispensable au pays. Les expériences faites de moteurs équipés au carburant national ont donné des résultats appréciables et sont en voie d'améliorations constantes.

On connaît l'avion — encore de dimensions restreintes — actionné au gazogène et muni d'un dispositif spécial pour la production des gaz. On utilise des autobus, camions, cars, machines agricoles, équipés au gazogène dans nombre de pays. Une statistique récente donnait, en décembre 1940, pour l'Italie les chiffres suivants : 7294 voitures automobiles affectées aux transports publics, dont 6080 sont équipées au gazogène ou au carburant national.



Sans être prophète on peut prévoir, pour l'après-guerre, un développement intense de l'automobilisme, de l'aviation et de toutes les formes de véhicules mécanisés, en dehors des armées où les formations motorisées seront encore augmentées. On peut admettre également que les expériences destinées à un rendement maximum du moteur avec une consommation minima de carburant, ne seront pas abandonnées, au contraire.

Un savant, *Charles Berthelot*, a publié, il y a quelques années, un livre remarquable : *Carburants de synthèse et de remplacement*, où la question est traitée à fond. L'auteur laisse entrevoir l'étendue des futures conquêtes de la science qui pourraient une fois remplacer *l'époque du pétrole*, ainsi nommée par le général Fuller, par celle de *l'époque du carburant synthétique*.

Aucun pays ne voudra renoncer à la possession d'un carburant national, s'il veut maintenir son indépendance en tout temps. Quant à trouver une solution, elle existe dans le fait qu'il faut en trouver une indépendamment des grandes entreprises pétrolifères. Une collaboration entre les Etats intéressés, sans but spéculatif, n'est pas exclue. L'échange des brevets peut être envisagée, ainsi que la concentration de toutes les expériences en de vastes établissements techniques. La condition posée serait alors la volonté de collaboration entre les peuples manifestée clairement, ainsi qu'une stricte discipline de tous les intéressés.

Il n'est pas exclu que la Suisse puisse tirer profit de ce champ d'expériences si elle sait utiliser ses techniciens au moment psychologique. La présente guerre montre à l'évidence que, malgré l'existence de stocks immenses de pétrole, la pénurie d'essence se manifeste partout. Les pays mis à mal par cet état de choses ont dû s'organiser en conséquence. Ils ne tiendront probablement plus, ou ils ne pourront pas rester dépendants des pétroles de l'Amérique, de l'Asie ou des îles Néerlandaises. Cette nouvelle face du problème ne saurait

disparaître à la fin des hostilités en Europe et tomber dans l'oubli comme ce fut le cas après 1918. Personne n'ignore quelles proportions prendra encore le conflit asiatique et de quelle façon l'économie mondiale sera réglée.

L'hypothèse de nouveaux conflits ne peut pas être écartée. Connaissant l'importance toujours accrue du carburant, il est probable que les gisements pétrolifères seront soumis aux lois de la stratégie, de façon à paralyser l'adversaire pour longtemps et lui enlever sa liberté de mouvement. Le carburant national reste un problème de prudence élémentaire à résoudre de façon à pouvoir l'utiliser en temps et lieu.

#### LE CARBURANT ET LES OPÉRATIONS MILITAIRES.

La motorisation et la mécanisation des armées ont ouvert le champ des expériences les plus variées et donné, entre autres, aux opérations militaires le caractère de la guerre de mouvement au plus haut degré, toujours dans le but d'imposer la volonté de l'agresseur sur le point décisif.

Des masses d'armées restent certes indispensables, mais ce ne sont pas celles qui provoquent les solutions rapides, tandis que des masses de troupes motorisées sont en mesure de manœuvrer rapidement, de combiner leur action avec l'armée de l'air, forme typique de la guerre actuelle qui marque le sens stratégique des opérations de grande portée. Elles n'ont pas la tâche tactique d'ouvrir le chemin à l'infanterie, comme on est porté à le croire. Elles doivent, au contraire, agir en masses indépendantes dans le champ de la stratégie, s'étendre en profondeur, foncer sur les centres de résistance, sur les points d'appui et les nœuds de communication, répandre le désordre et la panique. Elles sont chargées, en quelque sorte, de former en territoire ennemi des zones puissantes, sortes de forteresses mobiles ou volantes, constamment reliées avec l'aviation et maintenues en contact avec les gros de l'armée de campagne.

A ces éléments sont adjointes des unités du *génie* motorisées, sans lesquelles la guerre de mouvement, sous cette forme, ne serait pas suffisamment outillée. Ainsi s'unissent des efforts déterminés pour obtenir la rapidité des manœuvres, la puissance du feu et l'élimination des armes automatiques que l'adversaire cherchera à maintenir en profondeur. Les seuls obstacles devant lesquels l'emploi de ces troupes sera sujet à des modifications sont constitués par la mer et par les terrains montagneux compartimentés et privés de communications.

Sur terre et dans les airs, par l'intervention méthodique des unités motorisées et mécanisées, des pays comme la Pologne, la Norvège, les Pays-Bas, la Belgique et la France, ont été conquis en un temps très court. Cependant la meilleure des préparations militaires et techniques resterait sans effet si l'organisation du *ravitaillement en essence* n'était pas strictement prévue. Le pétrole livré à temps, jamais en défaut, est devenu, si on peut dire, la clé de la guerre opérative. Il a permis la rapidité foudroyante des mouvements, grâce à laquelle se réalise une économie de vies humaines et une solution plus rapide de la guerre, à tel point qu'il n'est pas exagéré de dire que du pétrole peut dépendre l'issue de la campagne.

Le dilemme posé : *guerre courte* ou *guerre perdue*, et qui devrait concerner les puissances de l'Axe est erroné, parce que le Reich a organisé la production pétrolifère conformément à ses besoins, après s'être tout d'abord assuré la maîtrise sur l'Europe. Les communications, à cheval sur l'Axe, sont aujourd'hui maintenues de l'est à l'ouest et du sud au nord. Elles s'étendent à travers l'U.R.S.S., jusqu'au Japon par le Mandchouko. Elles n'atteignent pas, par exemple, toutes les régions pétrolifères du monde, mais celles qui peuvent suffire aux besoins immédiats. Il n'y a donc rien de surprenant si ces régions sont particulièrement gardées et si la politique de l'Axe tend à conserver l'équilibre établi jusqu'à ce jour par la force de ses armes.

La *Grande-Bretagne* poursuit, de son côté, les mêmes buts, mais dans des conditions très dures puisque la suprématie maritime dépend précisément des ravitaillements par mer, ravitaillements de toutes sortes où l'essence prend une place très importante.

En automne 1939, des écrivains ont cherché à prouver que le Reich serait vite à court de pétrole, hypothèse plausible si les Alliés avaient pris l'offensive sur le Rhin et obligé l'adversaire à mettre en action l'ensemble de ses moyens sur l'Europe centrale. Mais pour réaliser une telle entreprise, les Alliés eux-mêmes auraient été dans l'embarras, ne disposant pas d'une aviation nombreuse et d'aucun système d'organisation de troupes motorisées comparable à celui des Allemands. On sait que les avions en nombre suffisant manquèrent pendant l'offensive allemande contre les Alliés. Seuls soixante chars d'assaut anglais prirent part à la bataille des Flandres.

En somme, les *Alliés* disposaient d'une aviation numériquement inférieure et de réserves d'essence considérables. Les *Allemands* disposaient d'une armée de l'air et d'une armée terrestre motorisée extraordinairement fortes et aguerries et de réserves d'essence suffisantes pour tenir le coup. Cet état de choses montre l'importance de l'organisation et de la coordination des efforts et qu'il ne suffit pas de posséder l'essence ou l'or pour gagner la bataille.

La substitution de l'essence par le gazogène, l'alcool ou un carburant national, est possible, mais dans des conditions désavantageuses pour les armées engagées dans la bataille. L'improvisation, ennemie de toute organisation solidement constituée, n'exclut toutefois pas l'emploi de nouveaux carburants à d'autres fins utilitaires. Nous venons de voir quelques-unes des faces de ce problème.

Les documents officiels sur la *percée de la Meuse*, connus à ce jour, montrent le rôle du carburant dans la bataille totale. D'un côté, on voit des véhicules blindés et un grand nombre de chars légers, de l'autre côté ce sont les chars lourds, plus

fortement armés et blindés. La supériorité numérique et une mise en ligne de moyens extraordinairement puissants, assurent aux Allemands des avantages immédiats qu'ils peuvent exploiter, leur organisation motorisée n'étant jamais à court de ravitaillement. Il y a, dans ce domaine, des enseignements nombreux à retirer. Les formations blindées des Allemands, grâce encore à leur cohésion massive et aux approvisionnements constants, ont passé à travers des terrains où personne ne supposait les voir s'engager. Agissant par la masse sans cesse en mouvement, elles n'ont laissé aucun répit aux défenseurs. Appuyées par l'aviation, elles anéantirent les résistances les plus solides, arrêtaient ou détournèrent, en cours de route, la marche des renforts et des réserves.

Les attaques aériennes et terrestres, qu'elles soient dénommées brutales, inhumaines ou sauvages, menées de cette façon, sont efficaces et cela seul compte. Les concentrations de feux de l'artillerie n'arrêtent plus le moteur et le chef qui doit s'occuper à cloisonner ou à colmater ses positions est condamné à perdre la partie.

Ce fut, a-t-on dit, la victoire du moteur sur l'intelligence. Mieux vaudrait dire qu'il s'est agi de la victoire du stratège clairvoyant sur le règlement rigide. Le stratège au courant de la valeur des mouvements rapides, attaqua à fond. Il a disloqué les unités, dépassé les batteries en position, surpris la traction hippomobile dans ses déplacements, détruit tous les organes de liaison.

Quel navrant épisode présente celui de la 1<sup>re</sup> division blindée française entre Flavion et Ermeton, le 15 mai, restée sans ravitaillement d'essence et obligée de prendre position sans le plus petit espoir de pouvoir manœuvrer. Les chars furent alors placés sur deux lignes, les plus lourds en avant. Ils tiennent un pont de cinq kilomètres environ. Les Allemands attaquent et s'étant rendu compte du dispositif, ils le contournent, poussent ensuite à toute vitesse vers l'ouest, à travers de minces lignes de fantassins incapables de résistance. Cinq

jours après le début de l'offensive allemande la IX<sup>e</sup> armée française est dispersée. Le moteur fut l'instrument essentiel de la percée de la Meuse.

L'importance donnée aux troupes motorisées, pourvues de tous les moyens d'action, saute aux yeux si l'on compare les deux tableaux suivants. Les *Allemands* disposaient de 1939 à 1940 des formations suivantes :

- 6 divisions cuirassées ;
- 4 » légères (transformées en cuirassées dès 1940) ;
- 6 » d'infanterie motorisées ;
- 35 bataillons de chars d'assaut non endivisionnés ;
- 10 groupes de reconnaissance motorisés ;
- 4 régiments de reconnaissance motorisés ;
- 14 régiments d'infanterie auto-transportés ;
- 5 bataillons motocyclistes.

(La plus grande partie des troupes du *génie* était motorisée.)

Pour les *Français* la disproportion en face des *Allemands* est évidente :

- 40 bataillons chars d'assaut (35 légers, 4 lourds) ;
- 2 divisions légères mécanisées ;
- 7 » d'infanterie motorisées ;
- 3 » de cavalerie motorisées.

En principe l'unité motorisée reste organiquement constituée de façon à être toujours prête à entrer en campagne. L'unité mécanisée forme un tout homogène de combat.

L'organisation *britannique* repose, à son tour, sur des bases différentes. Les circonstances n'ont pas permis jusqu'à ce jour de se rendre compte de son efficacité sur le champ de bataille européen.

Les *Allemands*, armés en puissance et en rapidité, réussirent d'emblée à former ces zones de force énorme dont nous avons parlé, où le chef exerçait son pouvoir sans crainte d'être débordé quelque part. Ils ont confirmé, en France, les principes

de haute stratégie mis à l'épreuve en Pologne et montré que les formations lentes dans leurs effets, ne sont qu'une ressource au pis aller. Les formations rapides, indépendantes, blindées de façon à résister au canon et à la mitrailleuse, restent, avec les troupes aériennes, maîtresses du champ de bataille.

Cependant, répétons-le, le carburant reste un des éléments essentiels de toutes les opérations et des manœuvres qui en découlent. Quelles quantités de carburant sont nécessaires ? Il n'est guère possible de les déterminer exactement, mais on peut dire sans se tromper que la guerre rapide est déjà à l'avantage de celui qui la conduit. Quant aux tonnes d'essence à tenir en réserve, on peut approximativement compter sur des stocks de départ dix fois supérieurs à ceux du temps de paix, renouvelables au fur et à mesure de la consommation.

Des statistiques qu'il faut prendre pour ce qu'elles doivent quelquefois ne pas dévoiler, on a tiré pour l'*Allemagne*, en temps de *paix*, une consommation d'essence d'environ sept millions de tonnes par année, desquels presque deux millions sous forme de carburant synthétique et 600 000 tonnes de provenance des puits allemands. Le déficit d'environ cinq millions de tonnes fut couvert par les importations de pétrole des Etats-Unis d'Amérique, du Mexique, du Venezuela, de la Russie. Ce dernier avait exporté en 1938 plus de 1 ½ million de tonnes, desquels 450 000 destinés au Reich.

Enfin, des calculs serrés laissent admettre pour l'armée allemande en campagne une consommation de :

- 1 million de tonnes en Pologne,
- ½ » de tonnes en Norvège,
- 4 millions de tonnes en France, jusqu'au moment de l'armistice.

Ces quantités ont pu être renouvelées par la production interne et par les pays en relations avec le Reich, sans de grosses difficultés.

De toutes façons le problème du carburant est devenu, en art militaire, l'un des plus captivants à étudier. Il est à la base de la stratégie, constitue l'un des principes de la conduite des troupes où l'élément humain joue le rôle essentiel, sans qu'on puisse prétendre qu'une année de guerre épuise les stocks d'essence d'un pays et paralyse les opérations militaires. Nous savons qu'en certains moments la consommation d'essence est énorme, tandis que pendant plusieurs semaines elle est limitée, ce qui permet de combler les vides des réservoirs. Il s'agit, par conséquent, d'une organisation préliminaire de très grande envergure, d'où peut dépendre le sort d'un pays, le fantassin et le cavalier n'étant plus, comme autrefois, à l'avant-garde des armées de campagne.

Enfin, il a été question de l'*espace vital* en connexion avec les régions pétrolifères, mais non dans le sens d'une modification des frontières politiques. D'après Gerhart Jentsch, l'espace vital est à considérer sous ses trois aspects économique, diplomatique et stratégique.

Au point de vue *économique*, il comporte un territoire suffisant pour assurer un travail et une production rémunérateurs. Sous l'angle de la *diplomatie*, il s'agit de la vie en bons termes entre les Etats conscients de leurs besoins réciproques. Sous l'aspect *stratégique*, il comprend un territoire où le travail, les vivres et les matières premières se répartissent de façon à ne mettre personne sous une hégémonie quelconque, maritime, routière, aérienne ou autre.

Le pétrole sera appelé, par rapport à l'espace vital ainsi conçu, à provoquer des accords entre tous les Etats intéressés et à combattre les accaparements par les trusts et autres groupements financiers. L'avenir nous donnera peut-être la solution d'un des plus grands problèmes politico-militaires de notre temps.

R.

---



expérience dans l'enseignement du combat rapproché. Il ne se contente pas de dépeindre le genre de combat et l'instruction appropriée en détail, mais il approfondit toutes les impressions morales et répercussions matérielles qui assaillent l'homme dans cette phase de combat.

Cette brochure, la première qui traite du combat corps à corps, est écrite dans un style militaire facile et coulant à la portée de tout homme. Elle sera un guide utile aussi bien pour ceux qui doivent diriger l'instruction que pour les soldats qui ont à cœur leur perfectionnement. Plus de 100 illustrations dues au photographe militaire bien connu, plt. Egli, complètent judicieusement l'intéressant ouvrage du capitaine Brunner. E. B.

**Soldatische Grundlagen für den schweiz. Infanteristen** (Principes militaires fondamentaux pour le fantassin suisse), par le colonel R. Vetter. — Verlag von Huber et Cie, A.-G., Frauenfeld.

Avec le service actif, la signification du terme « soldat » a pris un sens et une contenance nouvelle pour la plupart des hommes astreints au service. Ce qui fut auparavant une activité passagère plus ou moins appréciée est devenu occupation principale pour ne pas dire un métier. Même en ne l'admettant pas a priori, on doit reconnaître qu'actuellement chaque soldat doit posséder un minimum de vertu militaire et de connaissances des travaux pratiques.

C'est à cette condition seulement, que l'homme peut accomplir son devoir comme l'exige les « articles de guerre » de l'armée suisse, en agissant d'après sa conscience de soldat et en suppléant lui-même là où les chefs et les ordres font défaut. En service actif et, à plus forte raison, en cas de guerre, le soldat est souvent chargé de fonctions et d'obligations qui sont au-dessus du degré de formation reçue.

Le grand nombre de règlements, de prescriptions, d'instructions, de guides ne sont pas à la portée de tout le monde. La petite brochure du colonel R. Vetter traite d'une façon succincte, claire et précise tout ce qui est nécessaire pour avoir de bonnes notions de l'ensemble de l'activité du fantassin de ce jour. L'auteur a voulu combler une lacune et sa publication atteint pleinement ce but. E. B.

---

## ERRATA

N° 7, juillet 1941 : page 348, 3<sup>e</sup> alinéa, concernant la Suède (5 lignes) à transposer au bas de la page 352 ;

page 357, 4<sup>e</sup> ligne depuis le bas, 4<sup>e</sup> mot, lire « front » au lieu de « pont ».