Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 4 (1859)
Heft: 2

Artikel: Éventualités de guerre. Part II
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-328818

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: 13.07.2025

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

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

N° 2 **Lausanne, 15 Janvier 1859** **IVe Année**

SOMMAIRE. — **Eventualités de guerre** (2e article). — **Commission fédérale d'artillerie. — Bibliographie. — Nouvelles et chronique.**

ÉVENTUALITÉS DE GUERRE [1].

II.

La question du canal de Suez pourrait, avons-nous dit, devenir un motif de guerre entre l'Angleterre et la France, et, par conséquent, de guerre générale. En effet, les intérêts politiques actuels de la Grande-Bretagne recevraient de la création de cette nouvelle voie maritime un grave échec. Jusqu'ici cette puissance s'est constamment appliquée à posséder, soit directement, soit par des alliances, tous les points qui dominent les grandes routes des mers, afin d'assurer les relations de la métropole avec les colonies et surtout avec les Indes, la plus riche des possessions britanniques. C'est une nécessité de la suprématie maritime que d'être forcée d'étendre au loin son action, pour le maintien de la défensive seulement, et d'être obligée à un accroissement continu pour rester au même niveau relatif. Chaque progrès de la marine ou des colonies d'autres Etats la force à redoubler de surveillance et d'extension. Or le canal de Suez, une fois construit, se trouverait sous la domination des ports de la Méditerranée, de Toulon, d'Alger, de la Spezia, de Gênes, etc., avec lesquels Corfou et Malte, stations isolées, ne peuvent point rivaliser. Dans un cas de guerre entre l'Angleterre et la France, la seconde de ces nations, prépondérante dans la Méditerranée, peut devenir facilement maîtresse du passage de Suez, peut arriver à fermer cette voie aux Anglais et à s'en servir exclusivement pour pénétrer aux Indes, répétant ainsi par mer et bien plus facilement qu'en 1798, le projet de Napoléon I dans sa campagne d'Egypte. Les Français se rendraient de leurs côtes aux Indes en 15 à 20 jours, tandis que les Anglais, réduits à la route de l'Océan, y mettraient 5 à 6 fois plus de temps.

[1] Voir notre précédent numéro.

L'isthme est donc, au point de vue de l'Angleterre, une fortification maritime, comme Ste-Hélène et le Cap, gardant ses possessions asiatiques contre la France. Percer l'isthme, c'est abattre tout le système de défense de l'Angleterre par le point décisif; une fois cette route navale ouverte, les forts anglais de l'Océan et même Gibraltar perdraient la majeure partie de leur importance, et la route des Indes pourrait passer aux mains de la France.

Or si l'Angleterre venait à perdre les Indes, — et nul doute que cinquante mille Français pouvant se joindre à des insurgés indigènes n'amenassent assez facilement un tel résultat — l'Angleterre perdrait elle-même, avec la source de sa richesse, son premier rang maritime. Elle tomberait au rang de puissance de second ordre et subirait le sort qu'elle fit jadis subir à ses rivales. Une puissance comme le Royaume-Uni ne peut point envisager sans inquiétude une telle perspective, déjà en voie d'exécution. Les soins de sa légitime défense la condamnent encore ici à continuer son système d'empiétements envers et contre tous, et à se renforcer assez dans la Méditerranée et dans les mers orientales pour n'y redouter aucune autre puissance ni aucune entreprise. C'est ce que l'Angleterre s'est mis en voie d'opérer.

A cet effet elle a suivi pas à pas les efforts de la Compagnie représentée par M. de Lesseps, et a répondu à chacun de ses succès par une mesure de précaution en sens inverse.

Au premier signal de la souscription, le pavillon britannique a été arboré sur l'ile de Périm, qui avait déjà joué un certain rôle dans la campagne de 1798. Au fur à mesure des nombreuses ovations à M. de Lesseps, l'Angleterre a fait de nouveaux pas. D'une part elle prépare, par deux réseaux de chemins de fer, une concurrence industrielle au canal; d'autre part elle s'est peu à peu renforcée et se renforce chaque jour dans la Méditerranée et dans la Mer-Rouge, à Aden, à Djedda, à Suez, à Corfou, profitant, comme un habile tirailleur dressé à la méthode Waldersee, de tous les incidents pour pousser ses cheminements vers son objectif. Nous ne serions point étonné d'apprendre, un de ces quatre matins, qu'elle a réussi à troquer une promesse d'abandon de quatre ou cinq des Iles Ioniennes à la Grèce contre un *dépôt de charbon* à Syra ou dans quelque autre île de l'Archipel, ni que la Sublime-Porte ne consente à accepter, avec la faveur d'un nouvel emprunt émis à Londres, le secours de quelques navires de guerre anglais pour réprimer enfin les troubles de la Crète et prévenir ceux de Rhodes.

Une fois établie dans ces points importants, l'Angleterre consentirait, sans doute, au percement de l'isthme, à condition qu'on lui re-

connût la propriété légitime de ses nouvelles stations, comme compensations aux pertes que le canal ferait éprouver à ses stations de l'Océan. Si l'Angleterre ne pouvait obtenir de telles compensations, d'une façon ou de l'autre, son intérêt bien entendu lui commanderait de risquer la guerre pour arriver à en faire les bases d'un futur traité de paix.

Tout nous présage que ce sont là les vues qui animent les hommes d'Etat du Foreign-Office, et l'on peut expliquer leurs nombreuses concessions à la politique de la France et de la Russie, dans le cours de l'année écoulée, en grande partie par le désir de garder toute leur poudre pour la question vitale du canal de Suez, liée intimement à celle du maintien des Indes, c'est-à-dire à la question de savoir si l'Angleterre restera l'Angleterre ou si elle deviendra une Espagne ou une Hollande.

Tout l'intérêt de cette situation se trouve dans les intentions possibles du gouvernement français. Il est difficile de les connaître. Sur toutes les affaires concernant la belle entreprise de M. de Lesseps, l'Empereur a été aussi réservé que le cabinet anglais l'a été peu. Peut-être y a-t-il eu affectation des deux côtés. En tout cas le gouvernement des Tuileries est encore, vis-à-vis de l'opinion européenne, dans une excellente position. Il peut appuyer ou renier M. de Lesseps suivant ses intérêts ou même ses caprices sans rompre aucun engagement, public du moins. L'Angleterre, au contraire, ne peut se rallier purement et simplement à l'entreprise sans une honteuse reculade.

Que fera Napoléon III ? Mettra-t-il la nation d'outre-Manche au pied du mur, ou bien modèrera-t-il M. de Lesseps ? Ce souverain a-t-il réellement encouragé M. de Lesseps ? S'il l'a fait, est-ce dans un but purement économique et commercial, ou avec une arrière-pensée politique liée aux combinaisons de quelque autre grande puissance hostile à l'Angleterre ? La question est, pour le public, impossible à résoudre, on peut le déclarer à l'honneur de l'habileté du gouvernement français, qui, quoiqu'il en soit, a manœuvré prudemment. S'il a rattaché à cette entreprise des projets politiques plus ou moins directs, il les a bien cachés. S'il n'a été préoccupé que de vues économiques et des intérêts de la navigation en elle-même, il n'aura pas été moins sage, car il aura mis le bon droit et toutes les belles apparences de son côté.

Nous ne tarderons pas à savoir ce qui en est à cet égard, l'entreprise étant arrivée, par la conclusion de la souscription, sans qu'il y ait de concession légale de la part de la Sublime-Porte, à un point critique où elle ne peut demeurer.

Jusqu'ici les faits peuvent se ranger également sous l'une ou sous l'autre des hypothèses. Quelques-uns paraissent faire croire à un projet politique hostile à l'Angleterre; par exemple, l'empressement de la France à pénétrer et à s'installer dans l'orient de l'Asie, en Chine, au Japon, en Cochinchine, à Mozambique, aux Philippines, dans la Mer-Rouge, à propos d'incidents très secondaires; l'envoi d'agents et d'officiers français aux Indes pour y *étudier* l'insurrection, les sympathies vivement manifestées de la Russie pour le projet de canal, quoique celui-ci doive faire concurrence à ses routes de terre, ainsi qu'aux ports russes de la Baltique, au profit de ports de la Méditerranée; le bruit de publicité fait, sur divers points de l'Europe, autour de M. de Lesseps, fondateur de deux ou trois journaux spéciaux et caissier de cinquante autres destinés à chanter les louanges de son entreprise; enfin les constructions et les armements considérables de la France dans ses ports.

D'autres faits, en revanche, feraient croire que le gouvernement français ne voit dans le percement du canal qu'une affaire commerciale. D'abord ce point de vue paraît être celui de son intérêt. Les conquêtes coloniales de la France sont tout indiquées; tôt ou tard les possessions françaises s'étendront à l'Orient et à l'Occident de leurs limites actuelles de l'Algérie et finiront par comprendre même l'Egypte. Augmenter la prospérité des ports de la Méditerranée, c'est marcher sûrement à ce but. Ainsi l'entreprise du canal, quoique considérée au point de vue purement commercial, a encore pour la France et, par conséquent, pour l'Europe, une grave portée politique. C'est un jalon pour la conquête future de l'Afrique, et la France a tout intérêt à ce que ce jalon se plante sans bruit.

Puis, si le gouvernement des Tuileries nourrissait des projets directement hostiles à la Grande-Bretagne, et l'intention de la frapper dans ses colonies par le canal en question, nous ne comprendrions pas qu'il eût laissé passer le moment si favorable de l'insurrection des Indes pour forcer l'Angleterre à se déclarer. Or le gouvernement français, non-seulement n'a rien fait contre l'Angleterre à ce moment-là, mais il l'a au contraire aidée, il a permis le passage de matériel et d'hommes sur son territoire pour prendre la route de Suez, tandis qu'il lui eût été facile cependant de compliquer la situation de l'Angleterre par des mesures prises dans les limites strictes des relations pacifiques. Il eût suffi, par exemple, de tenir, l'année dernière, le camp de Châlons à Boulogne ou à Cherbourg pour jeter une grande panique dans le sein de la susceptible Albion, pour paralyser ainsi l'envoi des troupes anglaises et retarder la répression de l'insurrection. Si jamais la question du canal de Suez amenait une guerre entre la France et l'Angleterre,

et que la première vînt à y subir un nouveau Trafalgar, les Français seraient en droit de reprocher vivement à leur gouvernement actuel d'avoir manqué le moment propice pour porter un coup décisif à leur ennemi. De même si les Anglais venaient, dans cette lutte, à perdre les Indes, ils pourraient élever contre lord Palmerston le grief fondé d'avoir, par ses propositions d'alliance collective pour la guerre de Chine, introduit en quelque sorte le loup dans la bergerie; ils pourraient lui reprocher justement d'avoir licencié ses légions étrangères au service britannique avec la plus souveraine imprévoyance, c'est-à-dire sans avoir attendu le contre-coup inévitable de la guerre d'Orient sur les colonies lointaines, et au moment même où une formidable insurrection menaçait d'enlever à la métropole le plus riche de ses territoires, par manque de soldats européens pour le défendre. Reconstituer ces légions serait maintenant un signe de faiblesse, un remède pire que le mal.

De ce qui précède on peut donc conclure qu'il serait possible que la question de Suez, prise en elle-même, n'amenât pas une rupture; si elle n'est pas compliquée d'autres incidents, aigrissant les relations générales de la France et de l'Angleterre, il est probable même qu'un arrangement à l'amiable pourrait intervenir. La possession de Périm et de quelques points voisins peut-être serait sans doute reconnue à l'Angleterre, et le canal mis, comme le Bosphore, aux mains de la Porte, avec des garanties certaines de neutralité pour tous.

Pour les autres puissances, cette question ne peut pas être un cas de guerre, à part la solidarité des alliances.

Les Etats secondaires de la Méditerranée ont les mêmes intérêts commerciaux que la France et sympathiseront certainement avec ses efforts.

L'Autriche serait dans le même cas si elle n'avait pas des intérêts plus importants et plus directs à défendre. Le canal de Suez tombe, pour elle, au second plan, à côté des questions de l'Italie et des Principautés Danubiennes. Son accession à la politique de l'Angleterre contre le canal serait vraisemblablement le prix d'une alliance entre les deux puissances, alliance qui pourrait entraîner dans son orbite plusieurs Etats de la Méditerranée.

Les Etats secondaires du Nord, ainsi que la Prusse, seraient plus favorables à l'Angleterre qu'à la France, car l'augmentation de prospérité des ports de la Méditerranée s'opèrerait à leur détriment. D'une récente circulaire des agents de Prusse et de Suède en Egypte, prévenant leurs administrés que la souscription de M. de Lesseps ne portait que sur une promesse éventuelle et non sur une concession légale, nous pouvons conclure que ces Etats, ainsi que le Danemark, la Bel-

gique et la Hollande, ne marcheraient pas, dans cette question, sous le drapeau de la France.

La Turquie n'a aucun intérêt important au canal, ses produits, similaires à ceux d'Asie, ayant peu de cours vers ces régions; d'autre part, dans l'état politique où elle se trouve, par le fait des capitulations qui font de chaque consul européen un vrai potentat, elle doit redouter les routes internationales sur son territoire. Elle doit craindre aussi les conséquences naturelles de cette voie commerciale au profit de la France, qui n'a point encore abandonné, on a pu le voir par une récente polémique, ses vues de 1840 sur la fondation d'un empire arabe.

Ainsi, le parti de la résistance au canal de Suez nous paraît être assez fort, pour que, de la part du gouvernement français, il y eût imprudence à heurter les obstacles trop violemment. Il ajournera sans doute toute idée de menaces contre la Turquie pour l'obtention du firman, laissant la chose se mûrir d'elle-même et se dégager des antagonismes collatéraux qui la compliquent, ou il cédera aux demandes de l'Angleterre d'avoir des points fortifiés à proximité efficace du canal. Cette condescendance n'aurait rien qui impliquât précisément une reculade politique du gouvernement de l'Empereur, car, nous le répétons, il n'a pas encore laissé voir son opinion sur la question au fond, et d'ailleurs la construction seule du canal, quelles qu'en fussent les conditions accessoires, serait déjà un grand succès pour la France, une conquête féconde dans l'avenir. Mais vis-à-vis d'une grande partie de l'Europe, la concession de nouveaux Gibraltars à l'Angleterre paraîtrait une faiblesse, jurant avec l'opinion qu'on se fait généralement de la politique extérieure de S. M. Napoléon III; cette faiblesse fournirait matière à de nouvelles tirades de M. St-Marc Girardin sur l'infériorité de la diplomatie française actuelle, comparée à celle du précédent règne et pourrait même, aux yeux des alliés de la France qui n'ont pas d'intérêts puissants dans la Méditerranée, passer pour une félonie.

Il est donc difficile, il serait hasardeux de dire laquelle des deux voies sera la préférée. Dans une république ou dans une monarchie constitutionnelle le choix serait déjà un problème; à bien plus forte raison dans des gouvernements absolus, plus mystérieux, mais sujets comme d'autres aux caprices des passions et aux jeux de l'intrigue. Arrivée à ce point-là, il faut reconnaître cependant que la question peut se décider dans un sens plutôt que dans un autre tout opposé par des influences d'un poids très secondaire, et que, par conséquent, elle touche à une crise.

En résumé, trois foyers de matières inflammables se forment, d'où peut éclater l'incendie, à savoir les questions d'Italie, des Principau-

tés, de Suez, sans compter les accidents de l'Espagne et de l'Amérique. Partant de cette base, examinons la nature et la portée des alliances que ces conflits internationaux comportent logiquement.

(A suivre.)

COMMISSION FÉDÉRALE D'ARTILLERIE.

Nous sommes en mesure de compléter les détails que nous avons donnés dans notre dernier numéro sur les travaux de la commission.

Elle a siégé trois jours, les 20, 21 et 22 décembre.

Etaient présents : M. le colonel fédéral Fischer, inspecteur d'artillerie ; M. le colonel fédéral Delarageaz, MM. les lieutenants-colonels fédéraux Borel et Herzog. Etait absent M. le lieutenant-colonel fédéral Wehrly, retenu à Thoune par suite de maladie.

Les propositions soulevées par le mémoire de la conférence d'Arau en février 1857, ont été abordées en premier lieu :

Proposition n° 34 (augmentation des pièces de 12 liv. de campagne, puis suppression des batteries de 8 liv. de la réserve et répartition des pièces de 12 liv. dans les divisions d'armée).

La commission a été d'accord que la simplification des calibres et des espèces de bouches à feu est d'une nécessité absolue, et que, par suite, les batteries de 8 liv. doivent être éliminées des équipages de campagne pour être remplacées par du 12 liv., dont nous ne possédons pas une quantité aussi suffisante qu'il serait désirable. Cependant les perfectionnements apportés récemment au matériel d'artillerie et ceux qu'on poursuit actuellement dans divers pays, aussi bien qu'en Suisse, commandent qu'on ne se presse pas trop pour créer du matériel nouveau. Aussi la commission se borne à recommander la substitution de 4 pièces de 12 et de 2 obusiers longs de 24 liv., provenant des dépôts de la Confédération, à chaque batterie de 8 liv., dont le matériel serait mis à la disposition de l'armée par les cantons respectifs comme pièces de position.

Ce mode n'amènerait que peu de changements, en hommes et en chevaux, dans l'organisation de ces batteries. Le matériel devrait être délivré aux batteries pour leurs cours de répétition.

Quant à la répartition des batteries de 12 liv., la commission a reconnu qu'il était avantageux d'en affecter une à chaque division d'armée, sauf à celles destinées aux parties montagneuses. Le reste de ces batteries joint aux trois d'obusiers longs de 24 liv. pourrait former le noyau de la réserve d'artillerie.

Proposition n° 35 (compléter l'introduction des obusiers longs de 12 liv. dans les batteries de 6 liv. de campagne). La commission a considéré unanimément cette bouche à feu comme un progrès et croit qu'il est bon de stimuler les cantons respectifs pour que les 10 bouches à feu qui restent à compléter soient coulées sans plus de délai[1]. La commission a aussi exprimé le vœu que les cantons convertissent

[1] Ce sont : St-Gall 4, Vaud 4, Argovie 2.