

# Le service d'étapes d'une armée en campagne

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **21 (1876)**

Heft (20): **Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-334229>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# REVUE DES ARMES SPÉCIALES

Supplément mensuel de la REVUE MILITAIRE SUISSE, n° 20 (1876).

## LE SERVICE D'ÉTAPES D'UNE ARMÉE EN CAMPAGNE <sup>1</sup>

Une armée s'avancant dans une contrée ennemie doit être pourvue de vivres, de munitions et d'autres approvisionnements; il faut que l'arrière-garde lui envoie des renforts d'hommes et de chevaux, et qu'elle renvoie à celle-ci ses hommes et ses chevaux malades ou blessés. Pour une armée de moyenne grandeur, disons de 50,000 hommes, qui a parcouru, sans tirer un coup de fusil ni voir un ennemi, une distance de 100 kilomètres, le nombre des malades qu'elle doit évacuer est très grand. L'expérience a même démontré que sous un bon climat, avec des vivres abondants, des marches faciles et le beau temps, une armée de cette importance perdrait au bout de dix journées de marche, par les causes ordinaires, un effectif de 2000 ou 2500 hommes, et que les chevaux blessés, éclopés ou épuisés seraient pareillement fort nombreux. Quelques jours de pluie ou un engagement un peu vif augmenteraient considérablement cette proportion. Incapable de travailler, consommant une nourriture difficile à se procurer et souvent réclamant les soins d'un homme valide, un homme hors d'état de service constitue un poids mort à l'avant-garde; il est donc urgent, pour qu'une armée ne s'affaiblisse pas, qu'un courant continu d'hommes et de chevaux s'établisse le long des lignes de communications, depuis la base des opérations à l'arrière-garde, pour réparer ses pertes, et qu'il soit formé une succession de dépôts, où hommes et chevaux malades soient soignés avant d'être renvoyés à leurs corps.

De plus, une armée doit être ravitaillée. Peu de personnes se rendent un compte exact de l'importance de ce service: l'action d'une armée en campagne, ses marches et ses combats, la liste des tués et des blessés, voilà ce qui frappe avant tout les regards; qu'un homme soit tué ou blessé ou même fait prisonnier, sa perte est enregistrée; s'il succombe ou est mis hors de service faute de nourriture et de soins médicaux, il n'en est pas moins perdu pour l'armée. Nous entendons parler de tant d'hommes tués, blessés ou faits prisonniers, de tant de fusils et de drapeaux restés entre les mains de l'ennemi; mais qui prend garde aux pertes causées par les fatigues et les privations? Ces dernières dépassent cependant de beaucoup les premières. Les batailles de Magenta et de Solferino nous sont suffisamment connues. Des volumes contenant de minutieux détails ont été écrits sur l'une et sur l'autre, mais rarement vous y trouverez un compte-rendu exact des souffrances endurées par l'armée française du 9 au 17 juin 1859. Durant les quelques premiers jours l'ordre avait été donné aux troupes françaises de vivre sur l'habitant, et cet ordre fut répété plus tard, quoi qu'il s'agît d'un pays ami, avec l'adjonction: *même jus-*

<sup>1</sup> Conférence donnée à Londres, à l'Institut des services unis, par le lieutenant-colonel R. Home. Traduit du *Journal of the Royal United Service Institution*, par W. C. S.

*qu'à complet épuisement*, mots qu'on n'emploie qu'à la dernière extrémité.

Combien de relations avons-nous lues des batailles autour de Metz, de la conduite brillante des soldats de deux grandes nations, de l'habileté déployée par les généraux de l'une, des fautes commises par ceux de l'autre; nous avons parcouru les longues listes des tués et des blessés, mais que nous avons su peu de choses des nombreuses existences que la fièvre, le froid, la faim et le besoin ont moissonnées autour de la belle cité lorraine.

Rarement on tient compte du fait qu'une armée exige pour sa subsistance autant de vivres qu'une cité populeuse. Chaque jour une grande ville peut pourvoir à son approvisionnement; il n'y a ni bornes ni arrêt pour quiconque peut acheter, parce qu'un long usage et des perfectionnements incessants ont créé de faciles intermédiaires entre l'acheteur et le vendeur. Il n'en est pas ainsi d'une armée. Une armée est une ville jetée tout à coup dans la campagne, qui chaque jour change de place et requiert sans cesse de nouvelles modifications dans la manière de faire parvenir les vivres du producteur au consommateur. Cependant on n'accorde qu'une légère attention à cette branche si importante, pour ne pas dire la plus importante de l'art de la guerre. Cet art consistant à être le plus fort à un moment donné on aurait tort de négliger celui de ses services qui pourvoit à maintenir dans les rangs le plus grand nombre de baïonnettes.

On demande souvent d'où peut provenir cette difficulté de se procurer des aliments? Le nombre de bouches n'est que médiocrement accru dans une contrée lorsque deux armées s'y rencontrent et la somme totale des bouches dans les deux contrées belligérantes est de fait déterminée. Pourquoi donc cette difficulté? La réponse en est ici: Supposons qu'il y ait 10,000 boulangeries dans un pays; une addition de 10 bouches réparties sur chacune d'elles ne ferait qu'une légère différence. Mais supposons ces 100,000 bouches surnuméraires, toutes concentrées sur le même point et réclamant à la fois leur nourriture, les conditions ne seront plus les mêmes.

Il n'y a de fait que trois méthodes par lesquelles (ou par les modifications desquelles) des armées en campagne puissent être approvisionnées :

1° *Les soldats peuvent être cantonnés chez les habitants et vivre au jour le jour lorsqu'ils sont en marche.*

2° *Les provisions peuvent être convoyées à la suite de l'armée.*

3° *L'armée peut être approvisionnée au moyen de magasins.*

Considérons ces trois méthodes :

• Dans le premier cas l'armée cesserait à la longue d'être un corps militaire; les hommes cesseraient promptement de former une armée pour devenir une troupe de maraudeurs. En outre, dans une contrée peu peuplée, la dispersion des hommes en quête de nourriture deviendrait telle que peu ou point de progrès en avant serait effectué, et qu'au moment de faire halte les troupes ayant épuisé le district où elles se trouvaient, mourraient simplement de faim comme un jeune bœuf qu'une entrave retient captif au milieu d'une grasse prairie. Les histoires militaires ordinaires parlent peu de ce système, générale-

ment adopté par Napoléon I<sup>er</sup>, et que nous connaissons par la lecture des relations personnelles des guerres du commencement de ce siècle. Et à ce propos il faut reconnaître que le génie de Napoléon comme stratège et tacticien apparaît d'autant plus merveilleux que l'on examine le système d'après lequel il faisait la guerre. Les écrivains français eux-mêmes ne taisent point les souffrances qu'eurent à endurer les soldats du corps d'armée français destiné à bloquer Ulm pendant les marches qu'ils firent suivant ce principe. On se livra au pillage dans cette armée, la plus belle que Napoléon eût jamais commandée, et tel sera toujours le résultat de l'absence de magasins. Une armée victorieuse déployée sur un large front peut marcher de cette manière dans une riche contrée; mais doit-elle se concentrer pour combattre ou faire halte, la voilà plongée dans les plus sérieux embarras.

A l'époque où, après la prise de Berlin en 1808, les Français entreprirent une campagne d'hiver en Pologne, leurs souffrances furent très grandes; tous les corps d'armée se transformèrent en bandes de maraudeurs, occupés à chercher des vivres dans les fermes isolées de cette contrée inhospitalière.

Le sérieux échec subi par l'armée française à Eylau fut causé par la démoralisation résultant de ce système. Les ressources d'une contrée ne peuvent être utilisées méthodiquement par une armée qui la traverse; elles sont gaspillées et perdues.

Nous en venons maintenant à la seconde méthode, celle par laquelle une armée est nourrie au moyen des provisions qu'elle traîne à sa suite. Utilisable pour une force peu considérable ce procédé devient impossible appliqué à une armée quelque peu nombreuse.

M. le comte de Paris a fourni sur ce sujet, dans son bel ouvrage sur la guerre d'Amérique, une remarquable statistique. Suivant son dire, une seule voie ne peut suffire qu'à un nombre restreint de voitures, et si on a plusieurs voies à sa disposition il faut aussi, pour ne pas gêner l'armée dans ses mouvements, se borner à un nombre limité de fourgons.

Une voiture à six chevaux peut transporter mille kilos; or, les fournitures de chaque homme, médicaments, munition et nourriture compris, peuvent être évaluées à 2 kilos par jour. Une de ces voitures approvisionnera 500 hommes par jour, mais si l'armée est à une journée de marche de sa base elle n'approvisionnera plus que 250 hommes, car il lui faut retourner à vide chercher un nouveau chargement à son point de départ. A deux journées de marche de sa base 4 voitures pour 500 hommes seront nécessaires ou 8 pour 1000 ou 800 pour 100,000 hommes. Mais si l'armée de 100,000 hommes a avec elle 16,000 chevaux de cavalerie et d'artillerie, il faudra 200 voitures pour transporter une journée de fourrage, ou 800 si l'armée se trouve à deux journées de marche de sa base, ou en tout 1600 chariots attelés de 9600 chevaux! Mais ces équipages seraient durant trois jours éloignés de la base des opérations et un jour à celle-ci, de sorte que pour nourrir ces attelages on aurait besoin de 360 autres voitures et 2460 chevaux de trait; ceux-là exigeraient à leur tour 92 chariots supplémentaires et ainsi de suite jusqu'à ce que nous arri-

vions à un total de 2000 voitures, traînées par 12,000 chevaux, comme absolument indispensable à la subsistance d'une armée de 100,000 hommes, éloignée de deux journées de marche de sa base d'opérations. Si l'armée s'avancait à trois journées de sa base on emploierait 3760 voitures et 22,000 chevaux qui formeraient une colonne non interrompue de 38 milles de longueur, ou de 48 milles, soit 4 journées entières de marche en réalité. Et même ce nombre de voitures reste au-dessous de la réalité des besoins, puisqu'il faut encore de nouvelles réserves de voitures pour transporter la nourriture des dépôts de division aux régiments. Pour s'avancer à 10 journées de la base des opérations, suivant l'échelle fournie par le comte de Paris, 10,975 voitures et 65,850 chevaux seraient de rigueur. Or, il serait pratiquement impossible d'opérer avec un pareil nombre, puisqu'il couvrirait une colonne non interrompue de 108 milles de longueur, mais dépasserait en réalité la distance complète des 10 journées de marche.

La troisième méthode, celle des magasins, est par conséquent la seule admissible, pourvu qu'elle soit combinée avec un système judicieux de réquisition.

Le long des chemins, voies ferrées ou canaux formant la ligne de communication d'une armée s'établiront deux courants distincts et sans cesse en mouvement, dont le premier amènera à l'armée de nouvelles forces en hommes et en chevaux, ainsi que des vivres et des munitions de toute sorte (ce courant court de la base à l'armée); tandis que le second, qui suit une direction inverse, ramènera aux dépôts établis sur la ligne de communication, ou à la base elle-même, les malades et les blessés, les chevaux hors de service, les prisonniers et enfin les voitures vides retournant s'approvisionner.

Il est évident que pour maintenir l'ordre et la discipline au sein des masses hétérogènes qui composent ces deux courants, une organisation quelconque est indispensable. C'est à elle, en effet, qu'il incombera de former des dépôts dans les endroits les plus propices, de veiller aux soins des malades et des blessés, d'activer ce qui est réclamé impérieusement, d'économiser et d'utiliser les ressources de la contrée, que celle-ci soit bienveillante à l'armée ou lui soit hostile, de diriger les ressources là où elles sont requises, d'entretenir et de réparer les télégraphes, les routes, les voies ferrées et les ponts; de mettre garnison aux points importants; de protéger et de surveiller les communications, de réprimer les désordres, de surveiller l'expédition des lettres et dépêches et finalement d'être en mesure d'engager sur une autre voie tout ce vaste trafic pour peu que les mouvements de l'armée le rendent nécessaire.

Cette organisation constitue le service d'étapes. Dans cette branche de l'art militaire les brillantes lueurs du génie et les soudaines inspirations de celui qui est né général ne comptent que peu ou point, mais une étude intelligente, exacte et laborieuse, unie à la prévoyance, forme le principal élément de succès pour éloigner nombre de ces causes imprévues qui anéantissent les plans les mieux conçus.

A la guerre rien ne peut être absolument fixé, rien rigoureusement systématisé; toutefois il n'en est pas moins vrai que le mécanisme

militaire étant composé de bien des parties différentes, il serait difficile de les faire converger vers un but unique si toutes ne s'adaptent pas à un plan bien combiné. Si tous les détails d'une organisation de ce genre ne sont pas nettement dessinés, bien compris et mûrement médités par un chacun, nul trait d'inspiration ou de fébrile excitation n'y suppléera une fois le mécanisme mis à l'épreuve.

J'accorde pleinement que ce n'est vraiment qu'à la guerre et non en temps de paix qu'une organisation pareille peut être exercée, mais cette réserve faite, j'estime que si les bases étaient bien posées et les fonctions incombant à chacun bien comprises par les intéressés, l'organisation elle-même serait facilement mise en jeu.

Dans cet ordre de choses il est impossible d'admettre des règles immuables, et cependant il faut avoir en vue un programme à réaliser auquel nul effort, si pénible qu'il soit, ne soit sacrifié. En ceci comme ailleurs, il est avantageux d'établir des principes d'organisation clairs et définis; les détails mêmes les plus importants prennent leur place aisément lorsque le cadre ou l'esquisse sont basés sur des principes vrais.

Le premier grand principe que l'expérience moderne me semble avoir indiqué est la division en deux grandes branches de tout ce qui concerne les approvisionnements :

1° Celle qui opère en arrière de l'armée.

2° Celle qui accompagne l'armée.

Ces deux grandes subdivisions devraient être complètement distinctes, car leurs fonctions diffèrent, et la classe d'hommes et de moyens de transports à employer varient dans les deux cas.

Les fonctions de la première consistent à soigner et à expédier les provisions amassées dans de vastes dépôts pour les faire parvenir aussi loin que possible à la suite de l'armée. Pour en revenir à l'exemple des boulangeries, il incombe à ce service, opérant à l'arrière, de quêter, pour ainsi dire, la nourriture que chaque soldat aurait consommée en restant à la maison ou dans une garnison et de l'envoyer à sa suite.

Les fonctions de la seconde consistent à diriger — toutes les fois qu'il y a opportunité à le faire, et plus spécialement pendant les haltes — des magasins avancés aux dépôts de divisions les vivres qui s'y trouvent; en même temps de chercher à utiliser les ressources de la contrée par des réquisitions dans le voisinage immédiat des troupes en marche.

Il est clair que ce service à l'arrière pourra revêtir un caractère semi-civil et le transport se faire par chemin de fer, chars de réquisition ou canaux, tandis que le service *avancé* doit être essentiellement militaire et effectué par des corps organisés militairement. Plus une armée pénètre en avant dans un pays ennemi, plus aussi la contrée se trouve épuisée par les réquisitions faites dans le voisinage immédiat de la ligne de marche; il importe donc que l'organisation semi-civile qui suit cette armée étende la zone des réquisitions et crée de nouvelles ressources. Aussi le point le plus avancé du service opérant en arrière devrait toujours être aussi près que possible de

l'armée avancée, se maintenir, si possible, à une ou deux journées de marche de celle-ci pour relever les gardes et les détachements demeurés en arrière, compléter les ouvrages laissés inachevés par l'armée d'avant-garde, consolider les ponts, réparer les chemins, poser les télégraphes et concentrer les approvisionnements. L'organisation des transports opérant en avant, doit, pour éviter la confusion, être sous un contrôle militaire parfaitement établi, elle doit être en état de faire passer de l'arrière, c'est-à-dire du point le plus avancé de l'organisation d'arrière, aux dépôts de division les approvisionnements requis.

Les vivres ou approvisionnements néanmoins doivent passer de ces dépôts de division aux régiments eux-mêmes; or, pour ce faire, il faut un deuxième service responsable de l'approvisionnement des unités comprises dans la division, bataillons, batteries et régiments, faisant corps avec ces unités elles-mêmes.

De ce qui précède résulte la nécessité d'un triple mode de transport; nous allons le passer en revue et j'insiste sur ce point parce qu'il me paraît former la clef de voûte du système :

1° Le *transport général* comprenant chemin de fer, canaux et transport routier. Il opère le long des lignes de communication de la base au magasin le plus avancé.

2° Le *transport divisionnaire* destiné à convoier les approvisionnements des magasins avancés aux dépôts de division.

3° Le *transport régimental* qui transmet les approvisionnements des dépôts de division aux bataillons, batteries ou régiments.

Ce n'est que par une intelligente répartition du travail qu'on réalise l'exactitude des détails et l'économie des forces. Le transport régimental étant appelé à accompagner sans cesse les troupes sur toutes sortes de chemins et même au milieu des champs, devra être fortement organisé et bien monté. Le transport divisionnaire, qui a des marches moins rapides à effectuer et peut ordinairement les faire de nuit et toujours sur des chemins, a la faculté de conduire des charges plus pesantes ou, ce qui revient au même, d'employer moins de chevaux, tandis que le transport opérant sur la ligne de communications, peut, le cas d'un chemin de fer excepté, se faire par voitures dont les attelages, réquisitionnés chez les habitants, à la distance d'un relai de leurs habitations, éviteront ainsi la nécessité d'envoyer des hommes et des chevaux à l'avant-garde et de plus déchargeront les magasins de la tâche de nourrir les hommes et les chevaux employés à ce travail. Le *transport général* doit être placé sous les ordres du commandant de la ligne de communications et sous lui seul; le *transport divisionnaire* relèvera des chefs de divisions, corps (artillerie, génie) et intendance; enfin le *transport régimental* sera aux ordres des commandants de régiment. Quand je dis que le service de transport doit être placé sous ces différentes directions, je n'entends pas que les chevaux détachés pour un service quelconque doivent être invariablement employés de la sorte, mais seulement que ce sont là leurs fonctions normales ou générales: ceci étant bien admis que tout soldat ou tout cheval appartenant à

une armée peut être appliqué à n'importe quel service il conviendra de l'affecter.

Il paraîtra presque superflu de rappeler ici ce qui a passé à l'état d'axiome dans l'armée française, c'est que l'intendance est responsable pour les subsistances, l'officier commandant l'artillerie pour les munitions, le commandant du génie pour les outils de pionniers, chacun d'eux ayant son propre train, et que le général, commandant en chef, lui, a la responsabilité du maniement des troupes sur le terrain. Ce mode de répartition des compétences a eu pour effet logique que les chefs de service ne s'entr'aidaient que fort rarement, et le général en chef, dépouillé de la moitié de ses attributions, voyait ses moyens d'action amoindris. Dans un corps d'armée, division, brigade ou régiment, l'officier qui commande est seul et peut seul être rendu responsable, non-seulement de la conduite de ses troupes, mais encore de la manière dont il aura pourvu aux besoins de celles-ci. Il peut et doit, à n'en pas douter, avoir sous ses ordres des fonctionnaires qui lui rendront compte de l'exécution de certaines missions, mais c'est de lui qu'elles relèvent et d'aucun autre.

Bon nombre de systèmes adoptés dans les armées étrangères et que bien souvent l'on croit être des découvertes modernes, ont existé sous différents noms et dans des circonstances diverses. Lors de la guerre de la Péninsule, Wellington débuta sans organisation, mais la fit naître à mesure qu'il avançait et son organisation, fruit de l'expérience, était en somme presque identique à celle qui régit maintenant l'armée allemande. Elle est bien digne d'être examinée telle que nous l'a donnée Gurwood.

C'était en premier lieu : l'équipement de la mule de régiment (bêtes de charge destinées à suivre les troupes à travers les contrées difficiles qu'elles avaient à traverser en Espagne) ; 2° le transport divisionnaire représenté par le train d'artillerie, le train du génie et le train de l'intendance. Les deux premiers étaient principalement, quoique non entièrement, composés du corps des soldats du train et le dernier essentiellement formé du train royal des équipages, tandis que le transport général était représenté par un grand nombre de voitures et de bêtes de louage, comprenant le commissariat d'ordonnance et de transport, et par des bateaux sur le Tage et le Douro, manœuvrés par des marins ; la totalité du dernier étant sous la direction générale de l'officier chargé des communications. Le changement de conditions et l'absence de chemins de fer et de télégraphes une fois pris en considération, le système employé dans la Péninsule par Wellington ressemblait beaucoup à celui actuellement en vigueur en Europe, à une importante différence près sur laquelle je crois devoir en quelques mots diriger l'attention.

Examinant ainsi la question d'une manière générale, nous arrivons à cette conclusion que si une armée veut conserver ses forces combattantes à l'avant-garde, les communications doivent être desservies par une organisation séparée et distincte de celle qui fonctionne à l'avant-garde. Nous ne voulons point dire par là que cette organisation devrait être distincte et indépendante du général commandant l'armée, loin de là ; l'organisation fonctionnant sur la ligne de com-



munication devrait occuper, par rapport à l'armée, la position d'un corps d'armée, ce qui revient à dire que l'officier placé à la tête des communications aurait, vis-à-vis du général commandant en chef, la même position qu'un chef de corps d'armée. Ceci est très nettement établi dans les armées étrangères. Si un corps d'armée opère seul, il est réellement composé non de deux, mais de trois divisions, dont l'une surveille les lignes de communication et n'est pas mise à l'actif des troupes de combat; pareillement si plusieurs corps d'armée, formant une armée, agissent de concert, il y en a un supplémentaire sur la ligne de communication, lequel n'est pas classé parmi les troupes combattantes.

Voici maintenant le point qui fait différer les organisations étrangères de celle de Wellington. Elle s'explique évidemment par le petit nombre de forces qu'il avait à sa disposition.

Forcé de protéger et soutenir ses communications au moyen de compagnies ou pelotons détachés et de convalescents, il en résultait de perpétuels abus. Nous lisons à chaque page, dans les relations de Napier, que ses régiments de cavalerie étaient par là dangereusement affaiblis. Nous y voyons les abus répétés occasionnés par le fait que des convalescents étaient retenus à l'arrière-garde, ce qui diminuait d'autant les bataillons d'avant-garde. Actuellement, dans nos armées modernes, les troupes attribuées au service de communications sont organisées en bataillons avec un état-major du commissariat, de l'artillerie et du génie qui, placés à la tête de ces corps, ont avec les chefs de l'armée les relations commandées par leurs fonctions et leur rang. De cette façon, les troupes à l'avant-garde ne sont jamais amoindries par la perte de détachements et une division de 40,000 hommes sur le papier atteint en réalité de fort près ce chiffre à l'inspection. Les avantages de cette méthode sont immenses, des unités comme des régiments ou des bataillons n'étant plus disloqués pour fournir garnison à tel poste important ou à une jonction de voie ferrée.

On est frappé, en examinant de temps à autre la force des armées prussiennes en France, de voir combien la force effective de chaque corps correspondait à la force réglementaire.

Les avantages du mode actuel sous ce rapport sont trop connus pour qu'il soit besoin d'y insister ici. En effet, si une armée devait s'avancer dans une contrée ennemie sans une semblable organisation, elle aurait vite atteint le bout de sa chaîne, les combattants seraient peu à peu échelonnés tout du long de la ligne de communication et l'avant-garde serait très affaiblie pour soutenir un engagement avec l'ennemi.

Dans chaque armée il y a et doit y avoir un grand nombre de corps semi-militaires — c'est-à-dire possédant une certaine somme d'éducation militaire — dont les fonctions ne sont pas de combattre mais de travailler pour ceux qui le font. Les corps dits troupes d'administration sont d'une utilité inappréciable, et si, à l'avant-garde leur présence est absolument nuisible, à l'arrière-garde leurs fonctions sont de toute importance. Les boulangers, les bouchers, tout le personnel des chemins de fer ainsi qu'un assez fort contin-

gent du service médical relèvent de ce service. Au reste, la protection et la garde des nombreux postes placés à l'arrière peut être confiée à des troupes moins rompues à la marche que les troupes d'avant-garde ; aussi, ce qui vient à l'appui de notre dire, qu'une organisation distincte et spéciale est nécessaire pour les lignes de communication.

Rien ne démontre mieux la valeur et l'importance d'une préparation minutieuse de ces détails que la guerre franco-allemande ; car ce n'est point tant par sa valeur sur les champs de bataille que par le soin consciencieux apporté au moindre détail du service administratif de l'armée que la Prusse est parvenue à conquérir la France. A mesure que l'armée prussienne avançait elle entraînait après elle les institutions civiles prussiennes et l'allégation émise par les Français était littéralement vraie, que ce n'est point l'armée prussienne seulement, mais bien toute la nation prussienne qui a envahi la France. Comme énoncé général on peut dire que l'agglomération des approvisionnements, à la base des opérations, a été moins l'œuvre des chefs militaires que celle des administrations civiles de l'Etat.

A ce point de vue, Coblenz, Mayence et Mannheim furent à l'origine les bases ou grands dépôts des armées allemandes ; des provisions étaient accumulées dans ces places, principalement par les soins du gouvernement civil ; des corps organisés semi-militairement et préposés au service des communications, fonctionnaient entre ces dépôts et l'armée et suivaient celle-ci dans sa marche en avant, et devaient être complétés à leur tour par une organisation civile. Un gouverneur d'Alsace, puis un gouverneur de Lorraine, ainsi que chaque fonctionnaire exerçant le gouvernement civil de l'Etat, faisant avancer vers le front les corps semi-militaires chargés des communications, il arriva finalement que les grands dépôts, à l'origine sur le Rhin, furent avancés jusqu'à la Moselle ; les forces d'avant-garde, complètement militaires, cédant graduellement leur place le long des lignes de communication aux gouverneurs civils des diverses provinces allemandes, où chaque corps avait son foyer et son dépôt en temps de paix. Les jeunes gens non mariés étaient au premier rang, combattant et à la brèche ; les hommes plus âgés et mariés, restaient en arrière, chacun selon son âge et sa force travaillant pour la patrie.

Immobiliser des corps militaires bien exercés pour la garde des communications, le service de police, l'organisation des convois de chevaux ou d'approvisionnements, constitue évidemment une perte de forces ; c'est pourquoi, si nous considérons les deux récentes campagnes de 1866 et de 1870, il nous semble que c'est dans cette institution des troupes d'administration plus qu'en tout autre point que les Prussiens ont montré leur supériorité. Les tableaux de répartition de l'armée en temps de paix ont maintenu dans les rangs les hommes aptes à combattre, mais un très petit noyau seulement de ces corps semi-militaires, parce que l'institution du service universel laisse la faculté de lever autant d'hommes qu'il en faudrait dans un très bref délai.

De cette façon, quand la guerre éclate, tout homme impropre au

service actif peut être utilisé par le vaste mécanisme administratif servant à approvisionner l'armée. L'armée française n'avait point une pareille organisation et a été si morcelée en détachements, si affaiblie par la confusion, le pillage et la dévastation régnant derrière elle que, profitant de l'expérience, les nouvelles lois militaires françaises statuent que tous les hommes que leur taille ou quelque autre légère infirmité physique rend impropres à figurer dans les rangs, seront enrôlés dans ces branches auxiliaires de l'armée. C'est ici le lieu de remarquer que si les armées deviennent plus compliquées à administrer, c'est que la société elle-même se complique ; c'est que l'on adopte pour l'armée les découvertes et les inventions de la vie civile, c'est, en un mot, que les hommes sont plus instruits, que le niveau général des connaissances a monté partout et qu'en conséquence la force morale, pareille à un levier qui soulève des masses humaines de la taille de nos armées modernes, est bien plus importante maintenant qu'au temps où Napoléon disait qu'elle valait trois fois la force physique. Or, rien ne sert plus à maintenir dans une armée la force morale que des communications bien organisées.

Il ne suffit pas — ce qui a pourtant sa valeur — que les hommes et les chevaux reçoivent régulièrement leur nourriture, il faut aussi que les malades et les blessés soient éloignés rapidement. L'esprit des hommes ne doit pas s'appesantir sur des objets rebutants, et il faut avant tout que les renforts tirés de l'arrière, voyant l'ordre, la régularité et la stricte discipline qui règnent dans l'armée, soient pénétrés de la puissance du mécanisme en jeu et répandent une influence salutaire dans les rangs.

Il a été dit souvent, non sans raison, que les institutions militaires allemandes n'avaient point été aux prises avec la défaite, qu'un enchaînement inouï de circonstances avait aidé l'Allemagne dans sa grande victoire. Cela sans doute est vrai, mais si nous examinons les institutions militaires en question, nous verrons que ses promoteurs se sont efforcés de créer un système capable de supporter la bonne et la mauvaise fortune ; or nulle part cette sollicitude n'apparaît plus évidente que dans l'organisation du service d'étapes.

Les services fonctionnant à l'arrière doivent à cause de cela avoir une organisation spéciale et séparée. En Allemagne (la France et l'Autriche ont adopté dans une grande mesure les dispositions allemandes), on a un officier commandant toute la ligne des communications ; sa place est auprès du général commandant ou à une journée de marche en arrière ; sous ses ordres sont placées six branches distinctes de service.

- 1° Le service routier ;
- 2° Le service des chemins de fer ;
- 3° L'intendance de campagne ou commissariat ;
- 4° Le dépôt médical de campagne ;
- 5° Le télégraphe routier ;
- 6° L'office postal de campagne.

Chacun de ces départements a son propre chef, lequel revêt un caractère civil ou semi-civil. Chacun d'eux a une section purement militaire à l'avant-garde.

L'organisation du département des télégraphes est un exemple heureux de la manière dont les services civil et militaire peuvent être unis.

Il est divisé en trois branches distinctes, toutes sous le même chef :

1° Les télégraphes intérieurs ou de l'Etat ;

2° Les télégraphes routiers, suivant la ligne de communications, généralement un fil léger et passant à une certaine hauteur au-dessus du sol ;

3° Les détachements télégraphiques de campagne, qui communiquent avec les corps d'armée et de division.

Ces derniers étant sous le commandement des généraux, le directeur des télégraphes militaires traite avec eux par l'intermédiaire des généraux.

A mesure que l'armée avance, on pose rapidement les télégraphes routiers, que le département des télégraphes de l'Etat vient suivre et compléter en les reliant avec le réseau télégraphique général du royaume, le directeur général des télégraphes de l'Etat ayant comme son adjoint ou délégué le directeur des télégraphes militaires.

Les détachements télégraphiques de campagne ne sont de la sorte pas éparpillés le long des lignes de communication ; corps bien monté et essentiellement militaire, ses fonctions consistent à former chaque jour une ligne volante unissant les divisions, ligne qui doit être détruite et rétablie le jour d'après. Les télégraphes routiers ont un caractère plus stable, mais moins militaire, leur objet étant de pousser les télégraphes de l'Etat aussi promptement que possible en arrière. Il en résulte que, par une division rationnelle du travail, le nombre réel des soldats télégraphistes est restreint et que l'argent consacré par l'Etat au budget militaire est réservé autant que possible pour les combattants effectifs ; ceux qui servent à l'arrière étant, en raison des services qu'ils rendent de cette manière, dispensés d'une partie de ceux qu'ils auraient sans cela à fournir dans les rangs. Les hommes ainsi employés n'ont pas besoin de recevoir une instruction militaire complète ; il suffit qu'ils aient un uniforme distinctif et des habitudes de respect envers leurs supérieurs.

Je n'ai point l'intention de décrire ces six divisions ou branches des communications d'une armée ; cependant je ne puis laisser la deuxième, celle des chemins de fer de campagne, sans dire encore quelques mots sur cette branche spéciale et si importante de notre sujet. L'usage des chemins de fer a amené de grands changements dans l'art de la guerre ; ces changements peuvent, croyons-nous, être définis à peu près comme suit :

Envisagés au point de vue stratégique, ils ont fourni un élément prodigieux de puissance en concentrant sur certains points des masses énormes d'hommes et de chevaux venant des parties les plus éloignées d'une contrée ; telles ont été, par exemple, les concentrations opérées en 1870 par les Allemands, à Coblenze, Mayence et Mannheim. Envisagés au point de vue tactique, leur usage est restreint. Par ce moyen, des armées peuvent être massées très promptement à une distance hors de portée de l'ennemi ; mais les voies ferrées de-

viennent de peu d'utilité pour transporter des troupes si la distance séparant deux armées en lutte est telle qu'une force considérable doive se trouver prête à se former en ligne de bataille pour aller au devant d'une armée ennemie. En revanche, pour approvisionner des troupes, emporter les malades et les blessés, leur valeur est immense en tous temps. Aussi, quoique le service obligatoire pour tous remonte à plus de soixante ans en arrière, j'estime que si les chemins de fer n'existaient pas, on pourrait contester la possibilité de voir maintenues en campagne les nombreuses armées mises de nos jours sur pied de cette manière, et il est plus que douteux que, sans les chemins de fer, l'Allemagne eût pu, dans la récente guerre franco-allemande, retenir, comme elle l'a fait, 400,000 ou 500,000 hommes en campagne. Des voitures de transport, quelle qu'eût été leur quantité, n'auraient jamais suffi à les nourrir en France, et si une force pareille avait tenté d'avancer en se nourrissant sur la contrée, elle aurait dû, pour chercher sa subsistance, s'éparpiller sur un front si étendu, que ses pouvoirs de concentration en auraient été grandement diminués et sa valeur numérique considérablement réduite <sup>1</sup>.

C'est donc sous deux faces distinctes qu'il faut considérer les chemins de fer :

1<sup>o</sup> Comme moyens de concentrer des armées venant de régions éloignées et de les faire parvenir sur le théâtre de la guerre.

2<sup>o</sup> Comme moyens d'approvisionnement des armées pendant qu'elles opèrent sur le théâtre de la guerre.

Envisagées à ce point de vue, les voies ferrées se subdivisent en : chemins de fer à l'intérieur de la zone des opérations militaires et chemins de fer au dehors de cette zone.

Dans le premier cas, c'est l'élément militaire qui prédomine ; dans le second cas l'élément civil.

Il est évident qu'il doit y avoir une ligne de démarcation entre les deux. C'est ce que les Allemands nomment la *station de transfert*. Prenez, par exemple, la marche en avant des Allemands du Rhin vers la Sarre. Le Rhin a été pendant un moment la ligne de séparation, Mayence, Mannheim et Coblenze étant les stations de transfert. A l'est de ces points, l'élément civil prévalait ; à l'ouest, l'élément militaire était tout puissant. Le but étant de reculer aussi vite que possible ces stations de transfert à la suite de l'armée, à mesure que celle-ci avançait, elles furent transportées d'abord sur la Moselle, ensuite sur la Meuse ; les chemins de fer civils de l'Etat étendant, dans chaque cas, leur champ d'opération plus à l'ouest, permettant ainsi à l'organisation militaire de suivre l'armée. La raison de cette distinction vient de ce qu'une armée en campagne dépendant pour sa subsistance des productions de la contrée placée derrière elle, il devient essentiel de ne pas déplacer les moyens de production et de faire fonds aussi peu que possible sur le commerce et le négoce de la

<sup>1</sup> L'invasion de la Russie par Napoléon confirme notre dire. De nombreux historiens ont étudié avec soin ce grand épisode et tous s'accordent à dire que nulle organisation de chars ou de voitures n'aurait pu approvisionner une armée aussi nombreuse aussi loin de sa base, mais qu'une seule ligne de chemin de fer eût suffi pour le faire.

contrée. En même temps, il faut que dans une certaine limite en arrière de l'armée, celle-ci puisse avoir un contrôle complet sur les chemins de fer; partant, une station servira de point de séparation. Les Français n'avaient point de distinction semblable; il en résultait que ce qui était dirigé de toute la France en hommes, chevaux et munitions, était envoyé à l'armée pendant ses opérations, puisqu'une place n'existait pas en dehors de la zone immédiate d'action, où le gros des approvisionnements pût être concentré et conservé pour être expédié plus loin au fur et à mesure des besoins; aussi les chemins de fer placés immédiatement en arrière de l'armée restaient-ils bloqués et sans utilité et, en même temps, on ne pouvait atteindre les wagons contenant les approvisionnements dont on manquait le plus. Je ne connais rien de plus frappant dans l'espèce que l'inaction dans laquelle ont dû rester les wagons de chemins de fer, en arrière de l'armée française, soit au Mans, soit à Metz.

Dans cette dernière ville, près de 7000 wagons étaient réunis en une masse compacte; personne sur les lieux n'en connaissait le contenu, — munitions, vivres, vêtements, armes, outils de pionniers, pontons et meubles d'hôpitaux étaient mêlés confusément et les chemins de fer rendus inefficaces comme agents de transport par l'emploi inopportun des wagons comme magasins mouvants. Avec une station de transfert, on eût évité beaucoup de cette confusion.

On est toujours porté à imiter ceux qui ont réussi; aussi depuis les succès de la Prusse, constate-t-on de divers côtés une tendance exagérée à *prussifier* en matière militaire.

Là gît un danger. Sans doute, à parler dans un sens général, les principes de la guerre doivent être les mêmes dans chaque contrée, tout comme les principes qui concernent l'administration de la justice, la musique, la peinture, la sculpture, etc., sont identiques chez les nations civilisées. Mais chaque nation applique ces principes d'une manière différente, et l'homme du métier distinguera un tableau français d'un tableau allemand, la musique française de la musique allemande. Ainsi doit-il en être de l'art de la guerre; les règles avec lesquelles chaque nation doit compter sont les mêmes, mais dans l'application de ces règles, l'idiosyncrasie nationale jouera néanmoins un rôle. Le contour de la peinture sera le même dans chaque cas, mais le coloris et le détail varieront.

Je suis loin de penser que nous devrions adopter les coutumes allemandes dans notre pays, ni ne pousse à cela. Toutefois il est bon d'examiner ce que sont les us et coutumes allemands et de quelle façon les Allemands ont résolu le problème relatif à l'emploi des voies ferrées.

Ayant vu, dans une visite que je faisais à un officier allemand qui remplissait un poste important dans une grande forteresse, une série de tabelles ressemblant à un indicateur des chemins de fer, j'en demandai l'explication; il me fut répondu que c'étaient des tabelles annuelles de mobilisation. « Supposons, me dit mon ami, que nous ayons la guerre et que demain soit le premier jour, je sais qu'à qu'à quatre heures un train contenant tant et tant arrivera, qu'à cinq heures et demie un autre suivra et ainsi de suite, durant les

neuf jours que durera la mobilisation. » Et il ajouta que ces tabelles étaient modifiées chaque année et que tout officier d'un certain grade en possédait un exemplaire. Ces tabelles sont en réalité une affaire fort simple. Une armée se compose d'hommes, de chevaux et d'approvisionnements; ces hommes, ces chevaux et ces approvisionnements doivent, en temps de paix, se trouver sur des places déterminées; en temps de guerre, ils doivent être concentrés dans d'autres places déterminées pareillement. C'est dès lors une simple affaire de calcul de fixer le lieu où chacun des corps ou unités dispersés pourra le plus facilement être embarqué dans les wagons de chemins de fer et quel temps il mettra à atteindre son lieu de destination. Les tabelles de mobilisation sont, par conséquent, le résultat d'une étude soignée du sujet. En Allemagne, une section de l'état-major général, assistée des inspecteurs de chemins de fer de l'Etat, prépare ces tabelles et établit un indicateur des trains qui, à la guerre, au moment où l'armée se concentre, remplace l'indicateur ordinaire; certains trains civils ordinaires deviennent militaires et on les double de trains supplémentaires. Lorsque la mobilisation est terminée, la section des chemins de fer se borne à indiquer quels trains doivent courir comme trains militaires, et tout le reste fonctionne comme de coutume.

En outre, comme chaque unité a des quartiers-généraux fixés, chaque corps d'armée a aussi les siens. Et c'est une des fonctions de la section des chemins de fer de l'état-major général de choisir (avec l'aide des inspecteurs de chemins de fer) pour chaque corps ce qui est appelé une *station pour le dépôt de route*; on envoie à cette station tout ce qui appartient au corps, s'y rend ou en vient.

Les gares et stations pour les dépôts de route ont toutes un commandant, elles sont choisies après mûr examen et le matériel fixe ordinaire en est complété par les ordres du commandant, s'il y a lieu. Du reste, en temps de paix, il y existe aussi pour chaque ligne un comité permanent composé du chef du trafic et d'un officier. Les attributions de ce comité sont les suivantes : dans le cas où une guerre viendrait à fondre sur une contrée, il ne peut se présenter, pour l'exploitation militaire de la ligne, qu'un nombre limité d'éventualités à prévoir. Celles-ci sont soigneusement étudiées et les stations pour les dépôts de route fixées *à priori* ainsi que les lieux où les troupes et les approvisionnements doivent être dirigés. Le comité de la ligne décide où les haltes doivent se faire, où les hommes et les chevaux doivent être nourris et abreuvés et, sur les lignes à voie unique, les lieux de croisement de trains. Ces points sont tous clairement fixés et chacun les connaît. Celui qui commande la station de dépôt se borne à faire charger les hommes, les chevaux et les provisions qu'il reçoit du district du corps d'armée, tandis que le comité de la ligne en prend soin et les remet à la station de transfert. Il est évident que, pour être mis en œuvre, ce service ne demande qu'un peu de soin et de prévoyance joints à une certaine expérience professionnelle en matière militaire et d'exploitation de chemins de fer.

(A suivre.)

